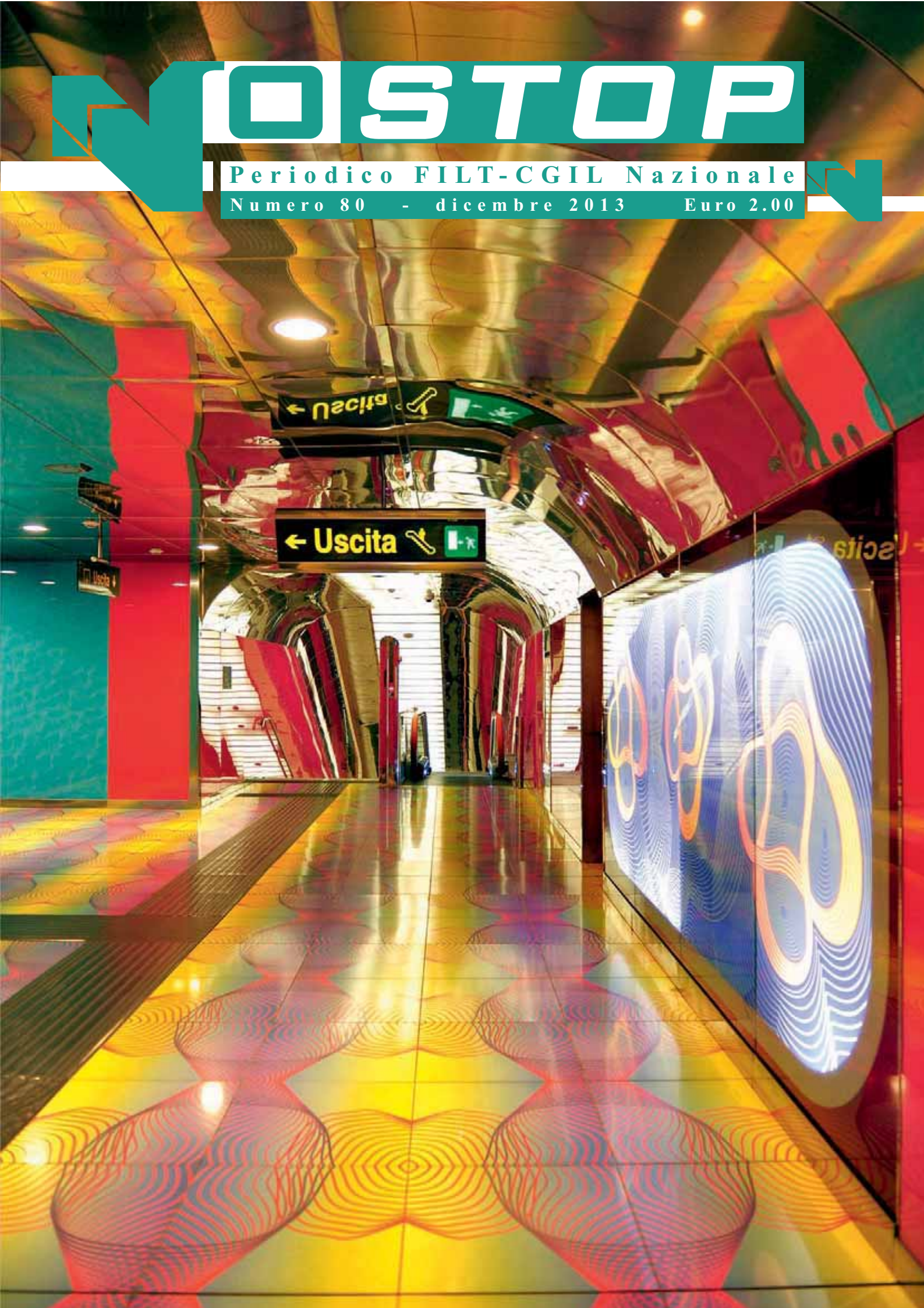


STOP

Periodico FILT-CGIL Nazionale

Numero 80 - dicembre 2013 Euro 2.00

SOMMARIO

Primo Piano 2

X Congresso Filt-Cgil
Riforma organizzativa e rinnovamento

Tempo Presente 3

Cambiare per evitare
il disastro dell'Italia

Rappresentanza e conflitto

L'energia sprecata

Il coraggio del rinnovamento

MODENA a 18 mesi dal terremoto

La tragedia dell'immigrazione

In Linea 5

Proposte CGIL e FILT per uscire
dalla crisi del TPL

TNT, la globalizzazione della crisi

Merci: per una bilateralità
universale e inclusiva

Prioritario il rilancio del TPL in Campania

Il sistema aeroportuale del Nordest
tra diritti e opportunità

Spazio Aperto 25

Il trasporto pubblico locale
fra ritardi e mancate scelte

La modernizzazione italiana attraverso
la storia delle ferrovie

Sguardi e Traguardi 30

Corsi di vita e generazioni

Il Femminismo e la Mutualità nella crisi

La giusta conciliazione per una società
a misura di donne e uomini

Finestre 35

Concerto straordinario
Musica e Giovani, Milano-Napoli

Immagini 36

Metronapoli:
Il colore, l'arte, la meraviglia

Il servizio fotografico è stato realizzato
da Franco Mammana
franco.mammana@fastwebnet.it

X Congresso Filt-Cgil
Riforma organizzativa e rinnovamento

di Franco Nasso, Segretario Generale Nazionale Filt-Cgil

Il XVII congresso della Cgil si avvia, e si concluderà, dentro la più grave crisi economica della storia del paese, dalla nascita della repubblica.
Questa condizione del paese, che tutto lascia prevedere non sia destinata a cambiare nei prossimi mesi, rappresenta la grande questione italiana. Molto più grave che nel resto d'Europa e che richiede di essere affrontata e condotta verso una possibile via d'uscita.
Tra le proposte della Cgil, contenute nei documenti congressuali, c'è la rivendicazione dei necessari cambiamenti nella politica economica, per affrontare la crisi dalla parte di chi sta pagando duramente i vincoli restrittivi dell'Europa e le scelte sbagliate dei nostri governi.
La Cgil chiede di cambiare le scelte attuali per dare risposte a chi non regge più il peso della crisi. Chiede la riduzione delle insopportabili diseguaglianze, amplificate dalla crisi stessa e dall'iniquità sociale dei provvedimenti che hanno tentato, peraltro senza successo, di contrastarla.
Le difficoltà del mondo del lavoro, dei pensionati e d'intere generazioni di giovani, che si aggiungono all'enorme numero di disoccupati e di lavoratori in cassa integrazione e mobilità, accompagneranno il dibattito congressuale che si avvierà a gennaio, nei luoghi di lavoro e in realtà dove domina la preoccupazione per il futuro e dove si stanno scontando gli effetti occupazionali della crisi e della riduzione del reddito.
Anche il congresso della Filt si svolgerà in un contesto produttivo molto mutato, in tutti i settori dei trasporti, rispetto al 2010. La crisi e i grandi cambiamenti nel sistema manifatturiero e negli scambi a livello globale hanno modificato, con una velocità senza precedenti, l'assetto dei trasporti. Non ci sono solo le tante emergenze e le tante chiusure, ma anche una trasformazione produttiva che ha cambiato molto le caratteristiche, le dimensioni e la collocazione delle aziende e, con esse, l'insediamento organizzativo della Filt. Questo mentre viviamo la crisi acuta di grandi imprese e di interi settori.
La Filt ha reagito molto bene sul piano organizzativo, gli iscritti sono aumentati in tutti i quattro anni, ma le caratteristiche del nostro tesseramento sono in continua trasformazione.
Il lavoro è più povero e più precario, la tutela sindacale ha fatto molta fatica e la prospettiva per i prossimi anni si presenta sotto lo stesso segno. È cambiato il lavoro e il perdurare della crisi renderà lungo il recupero. Un contesto così mutato che anche la Filt dovrà cambiare insieme alla sua organizzazione, ad ogni livello.
È del tutto evidente che la crisi economica e le variazioni subite dall'intero comparto dei trasporti possono pesare molto sulla nostra capacità di azione e sul consenso, e non ci consentono di continuare con un modello organizzativo che è stato pensato molto prima della crisi e che chiede di essere cambiato. Per queste ragioni il congresso è la sede giusta per decidere quale forma organizzativa, più adeguata ai cambiamenti intervenuti, ci dobbiamo dare.
Coerentemente con le indicazioni assunte dal direttivo nazionale della Cgil, dobbiamo ridisegnare la nostra organizzazione sul territorio, attraverso la concentrazione e la riduzione delle strutture e la riallocazione di maggiori risorse nei posti di lavoro. Partendo dalle fondamentali risposte che dobbiamo dare alla crisi, ma anche dai grandi cambiamenti che riguardano la contrattazione e la rappresentanza, dopo gli accordi interconfederali del 31 maggio 2013 e del 28 giugno 2011.
Le RSU e la contrattazione, i processi democratici di coinvolgimento dei lavoratori nelle piattaforme e nella validazione degli accordi impongono di pensare a una Filt che sposta il baricentro della sua organizzazione verso i posti di lavoro.
Tutto quello che possiamo e dobbiamo fare, nella riforma organizzativa, sarà possibile solo se tutta l'organizzazione si doterà di strumenti atti a rendere sempre rispettato il rapporto costi ricavi da tesseramento e se saranno chiaramente individuate le responsabilità amministrative in tutte le strutture.
Tra le principali decisioni da assumere c'è il processo di accorpamento dei piccoli territori, attraverso l'unificazione dei punti di direzione, con una sola segreteria della categoria, mantenendo, salvo il caso di unificazioni a livello confederale, i direttivi territoriali.
Insieme ai processi di accorpamento e di semplificazione bisogna completare, in tutta la Federazione, l'integrazione tra

strutture regionali e capoluoghi di regione che, per le caratteristiche della categoria e sulla base delle tante esperienze regionali consolidate, è sicuramente il modello organizzativo che meglio risponde alle necessità della Filt.
Dobbiamo realizzare la semplificazione organizzativa e la riduzione dei numeri di componenti degli organismi e degli esecutivi, per liberare risorse che ci consentano di essere più presenti nel territorio e nei posti di lavoro. Questi risparmi possono aiutare il rinnovamento, obiettivo sempre perseguito nei congressi, con risultati a volte importanti, ma che necessita di un forte impulso nel congresso. Il rinnovamento è obiettivo concretamente realizzabile, potendo raccogliere il lavoro fatto in questi anni, attraverso impegnativi processi di formazione che hanno coinvolto centinaia di giovani, con un'elevata presenza di donne, che hanno dimostrato forte appartenenza ideale alla Cgil e che sono pronti all'impegno sindacale nella Filt.
Prima dell'inizio del congresso è bene che tutta la federazione assuma gli obiettivi di riorganizzazione e di rinnovamento.
Gli obiettivi d'iniziativa generale che la Cgil discuterà nel congresso hanno bisogno anche delle gambe per camminare e, tra queste, come priorità, ci sono la riforma organizzativa, la cura e la responsabilità nella gestione delle risorse che i lavoratori ci affidano.

Cambiare *per evitare* il disastro dell'Italia

di Fabrizio Solari, Segretario Nazionale CGIL

Assetto idrogeologico, energie rinnovabili, green economy, edilizia antisismica, trasporto locale, reti telematiche, filiera agroalimentare di qualità, infrastrutture, istruzione e educazione, salute e assistenza, riqualificazione urbana, sono alcuni dei temi indicati dalla Cgil come priorità su cui è urgente intervenire per creare posti di lavoro, favorire l'innovazione, aumentare la produttività.

Il declino del sistema economico italiano ha anticipato la crisi mondiale di almeno 10 anni. La bassa crescita, l'azzeramento degli investimenti in innovazione e ricerca, la stasi della produttività iniziano nel nostro Paese dalla metà degli anni '90. Con la creazione dell'Euro, che impedisce di acquisire nuovi mercati svalutando la lira, l'industria italiana ha perso competitività non solo rispetto ai paesi a basso costo di manodopera, ma anche rispetto ai partner europei che hanno saputo aumentare il valore delle loro produzioni in termini di qualità e innovazione.

Di fronte alla globalizzazione dei mercati, la struttura produttiva italiana ha risentito drammaticamente della sua dimensione media troppo ridotta, della gestione prevalentemente famigliare delle imprese, della sottocapitalizzazione, della insufficiente collocazione in borsa, di un difficile accesso al credito che ha preferito finanziare la rendita fondiaria piuttosto che le attività produttive.

Si è attuato così, salvo rare eccezioni, un massiccio disinvestimento sul lavoro che è stato ridotto di peso, svalorizzato sul piano retributivo e professionale, mantenuto il più possibile esterno a un ciclo della produzione che si è progressivamente ristretto secondo il modello di "impresa snella e corta" concentrata sulla sua attività principale. Ciò è accaduto sia nell'industria, a partire da quella manifatturiera, sia nei servizi.

La linea dominante dei governi succedutisi nell'ultimo quindicennio ha assecondato il ripiegamento dell'industria, dell'economia e della società italiane. Il Paese ha rinunciato ad investire sull'istruzione e sulla formazione, contribuendo in questo modo a bloccare definitivamente la già scarsa mobilità sociale e consolidando lo strapotere e la separatezza delle varie "caste" che caratterizzano il nostro Paese, non ha attuato politiche attive verso il lavoro (riducendo funzioni e attività del collocamento pubblico), non ha incentivato innovazione e ricerca pubblica, non ha creato domanda aggiuntiva. Si è continuato a voler trasferire "aiuti" alle imprese sotto varie forme, tutte non selettive: nemmeno il fisco è stato utilizzato per sostenere investimenti e innovazione. Negli ultimi 10 anni abbiamo sprecato, evitando per motivi politici di perseguire l'evasione fiscale, risorse ingentissime che avrebbero potuto essere impiegate in innovazione, istruzione, infrastrutture, welfare per rendere più omogenei servizi e condizioni di vita nelle Regioni italiane e per accrescere la produttività di sistema.

Spiace constatare che anche la Legge di Stabilità in discussione in questi giorni non inverte la tendenza. Non impiega risorse adeguate agli obbiettivi più volte annunciati della crescita e del lavoro, non punta a un piano straordinario per l'occupazione giovanile, non mira a rilanciare la domanda interna. Anzi, al contrario di ciò che sarebbe necessario, impiega enormi risorse nel tentativo di eliminare l'IMU nel 2013 (per riproporne una nuova versione nel 2014) e annuncia un programma di ulteriori dismissioni del patrimonio industriale pubblico per reperire risorse con cui abbattere il debito. Quando non addirittura la cessione del patrimonio demaniale dello Stato. La verità è che i vincoli imposti dall'Europa e i limiti politici interni di una politica di "larghe intese senza programma" impediscono una vera scelta economica espansiva al Governo Letta.

Si perdono altri mesi preziosi per avviare scelte economiche anticicliche, mentre la recessione s'inasprisce e così la situazione economica e sociale del Paese.

Ci si aggrappa all'idea che, prima o poi, ripresa economica e investimenti arriveranno dall'estero a sollevare la nostra economia, a compensare le nostre scelte di austerità e mero equilibrio dei conti.

Ma senza innovazione, produttività, competitività non arriverà alcun investimento

e la ripresa non produrrà nuovo lavoro. I risultati di questi errori di politica economica sono sotto gli occhi di tutti: la disoccupazione cresce, quella giovanile raggiunge punte storiche mai viste, investimenti e consumi sono fermi, il Paese non si innova, migliaia di piccole aziende chiudono. Nell'indifferenza dei partiti e sotto un'ottusa regia del Governo si sta smantellando e cedendo a pezzi il sistema delle grandi imprese nazionali, le uniche in possesso di tecnologie e potenziale innovativo. L'indebolimento della politica rafforza le tecnocrazie industriali che decidono la riorganizzazione delle imprese senza un confronto pubblico e senza un disegno industriale: ciò che è utile o non utile al Paese è deciso da manager che non hanno saputo gestire l'internazionalizzazione di quelle stesse aziende.
È il caso di Telecom, di Alitalia, di Finmeccanica, di Fincantieri.
Senza una svolta coraggiosa di politica economica e sociale cresceranno ancora diseguaglianze e ingiustizia, soprattutto l'Italia non si riprenderà e perderà posizioni a livello internazionale.
Da tempo il sindacato ha indicato la necessità immediata di aumentare i redditi da lavoro non solo per un problema di giustizia sociale, ma anche per aumentare i consumi e da qui trascinare una ripresa degli investimenti. Il Governo dichiara di condividere questa filosofia, ma destina a questo obbiettivo risorse poco più che simboliche. Ora, dopo le prime mobilitazioni generali nei territori, siamo impegnati a decidere quali altre iniziative di pressione e di lotta attivare per arrestare il declino e garantire al Paese la politica necessaria.
Un anno fa, di fronte al già evidente fallimento dell'austerità, alle inique e controproducenti riforme del Governo dei "tecnici", la Cgil ha costruito una proposta di politica economica per la crescita e il lavoro intitolata "Il Piano del Lavoro".
Per avviare un percorso di innovazione del Paese nel medio periodo, il Piano del Lavoro sceglie e si propone di partire dalle grandi arretratezze, dai fattori che hanno fatto perdere competitività al sistema Italia, ma anche alle sue grandi potenzialità inespresse e non valorizzate.
Assetto idrogeologico, energie rinnovabili, bonifiche ambientali, green economy, edilizia antisismica, ciclo dei rifiuti urbani e industriali, trasporto locale, reti telematiche, filiera agroalimentare di qualità, infrastrutture, riorganizzazione dei servizi sociali, istruzione ed educazione, salute e assistenza, riqualificazione urbana, bonifiche industriali, patrimonio artistico e ambientale sono solo alcuni dei temi indicati nel Piano del Lavoro come priorità su cui è urgente intervenire per ridurre i ritardi del sistema Italia, creare posti di lavoro stabili e di qualità, favorire la diffusione dell'innovazione, aumentare la produttività media del sistema.
In genere su questi temi il Governo italiano non interviene o lo fa esclusivamente in emergenza, con un effetto di spesa immediata maggiore che non quella programmabile in forma pluriennale. Il Piano del Lavoro si propone di capovolgere questa logica con la creazione di fondi pluriennali (europei, nazionali e regionali) orientati a colmare ritardi e lacune che allontanano sempre più l'Italia dal resto d'Europa.
Noi proponiamo che si definiscano indirizzi condivisi per innovare il Paese e che si predispongano fondi mirati di investimento, condizionati alla collaborazione tra investitori pubblici e privati. Soprattutto, il Piano del Lavoro intende mobilitare le conoscenze e le capacità dei territori nel realizzare progetti concreti che intervengano sui ritardi e sulle inefficienze. La Cgil sarà soggetto attivo di questo percorso, attraverso la costituzione di Comitati Territoriali per il lavoro che coinvolgano istituzioni, imprese, associazioni, università e giovani. Quel che non si riesce a decidere a Bruxelles o a Roma può essere sperimentato dai Governi regionali e locali e da quelle comunità.

Rappresentanza *e conflitto*

di Riccardo Terzi, Segreteria Nazionale SPI-CGIL

Dovremo anche noi, come sta facendo la Chiesa, tornare alle origini, alla costruzione concreta di una rete di solidarietà, e fare un grande investimento sull'autonomia e sulla responsabilità delle persone, allargando tutti gli spazi di partecipazione, ed entrando in comunicazione con tutto ciò che sta fuori del nostro perimetro organizzato.

Con questo seminario tentiamo un'operazione complessa, perché parlare della rappresentanza vuol dire parlare di noi stessi, delle nostre contraddizioni e del nostro destino, e questo lavoro di auto-osservazione, si tratti di persone singole o di soggetti collettivi, è un'impresa ardua, perché dobbiamo liberarci delle tante rappresentazioni giustificatorie e consolatorie che ci tengono in vita, e dobbiamo conquistare la freddezza di uno sguardo oggettivo. In vista del prossimo Congresso della Cgil, mi sembra indispensabile questo lavoro preliminare di chiarificazione sulle condizioni attuali della rappresentanza, per capire il senso e la portata della crisi nella quale siamo tuttora immersi, e l'intreccio complesso tra crisi istituzionale e crisi sociale.

È un problema non solo nostro, ma di tutte le grandi organizzazioni, che devono riposizionarsi di fronte ai grandi mutamenti del nostro tempo contemporaneo, nel quale agisce in profondità un processo di corrosione di tutte le identità collettive e di tutte le istituzioni in cui quelle identità hanno preso forma. L'esempio più sorprendente e più avvincente è il nuovo corso della Chiesa cattolica, con Papa Francesco, dove tutto il tradizionale apparato dottrinario è rimesso in discussione, non per rincorrere i miti della modernità, ma per riscoprire le origini del messaggio cristiano, con una critica durissima all'attuale dominio del denaro e alla perdita di dignità delle persone, nel lavoro e nella vita. La Chiesa tenta così di ricostruire una relazione con il vissuto concreto delle persone, con le loro domande e con le loro sofferenze, presentandosi non come la potenza che giudica, ma come la forza che accoglie. C'è dunque un investimento non sulla dottrina, ma sulle relazioni umane, non sui "valori non negoziabili", ma sullo spirito di solidarietà che può tenere insieme un'umanità sofferente.

Anche la religione rientra in questo nostro discorso sulla rappresentanza, perché si tratta, nei diversi campi, di costruire una relazione, un rapporto di fiducia, un sistema di valori nel quale ci si riconosce. E questa relazione funziona fin quando c'è un movimento nelle due direzioni, dall'alto e dal basso, ed entra in crisi quando viene meno questa circolarità del processo. Ciò può avvenire da un lato o dall'altro, per un gesto di rottura del rappresentante o del rappresentato. E probabilmente, nella crisi attuale, ci sono entrambi questi movimenti. C'è una classe dirigente, debole e senza prestigio, che proprio per questo difende con tutti i mezzi il suo ruolo, la sua funzione di comando, nel nome del "primato" della politica, e c'è, sull'altro lato, una società civile sempre più insofferente e diffidente, che cerca di sottrarsi alle mediazioni della politica, alle sue procedure troppo complesse e tortuose.

Non credo che possiamo cavarcela, nell'interpretazione di questo processo, con le troppo facili categorie dell'antipolitica e del populismo, le quali a loro volta andrebbero specificate e interpretate. Quando un fenomeno esce fuori dai nostri parametri di valutazione, e si presenta perciò con i tratti inquietanti dell'irrazionalità, la prima istintiva nostra reazione è quella di un giudizio liquidatorio, senza compiere il necessario lavoro di analisi e di comprensione, deviati dalla falsa idea che comprendere vuol dire giustificare. E così ci si ferma all'invettiva, alla denuncia moralistica. E nel grande contenitore del populismo rientra, all'ingrosso, tutto ciò che suscita la nostra avversione o inquietudine: Berlusconi, la Lega, il movimento di Grillo. Antipolitica? O non sono piuttosto, ciascuna di esse, operazioni politiche che costruiscono nuove forme di appartenenza collettiva, nuove identità? L'impolitico, quando si solleva oltre l'immediatezza del sentimento e rende esplicite e argomentate le proprie ragioni, non è che una variante del politico. Prendiamo l'esempio delle "Considerazioni di un impolitico" di Thomas Mann, che sono in realtà uno straordinario e provocatorio manifesto a sostegno di una politica conservatrice e antidemocratica. Occorre, dunque, una percezione chiara di queste diverse manifestazioni dello spirito pubblico per intervenire nei loro punti di debolezza e nelle loro interne contraddizioni.

Tutto ciò può essere analizzato con il metro della rappresentanza come relazione. Se le relazioni primarie, in quanto concreto e reale tessuto connettivo della società, entrano in crisi, intervengono allora dei surrogati, delle mitologie, delle proiezioni simboliche, dando luogo a forme di identificazione passiva e subalterna. L'esempio più vistoso è quello dell'idolatria del capo, sul quale si proiettano tutte le nostre frustrazioni. Ma ciò avviene, nelle diverse tipologie politiche, lungo delle traiettorie specifiche, e non tutto è solo mito e apparenza, perché in qualche forma, più o meno densa e strutturata, si determina anche la costruzione di uno spazio collettivo. Quando abbiamo a che fare con fenomeni di massa, c'è sempre una miscela complessa di motivazioni, e non si tratta mai solo di manipolazione, di asservimento mediatico. Del tutto particolare è poi il caso del Movimento 5 Stelle, che ha la sua forza non nella passività, ma nel tentativo di costruire una nuova rete di relazioni, una rete virtuale, mediata dalla tecnologia informatica, che crea comunque uno spazio comune, aperto allo scambio intersoggettivo.

La linea di demarcazione tra il politico e l'impolitico non è affatto chiara, e forse c'è dove meno ce la immaginiamo, perché, a ben guardare, è proprio dall'interno delle organizzazioni politiche tradizionali che stanno prendendo forza processi di sradicamento, di svuotamento dell'identità, di individualizzazione, per cui è proprio in questo campo, là dove la politica continua a vantare il suo primato, che essa appare in una condizione di maggiore sofferenza. Le reti relazionali si sono del tutto sfilacciate e snervate, e il partito politico sopravvive a se stesso come una maschera che non riesce più a coprire il vuoto della sua vita reale, e quindi accade che alla democrazia fondata sulle rappresentanze subentra la politica come mercato, come competizione di potentati e di oligarchie, essendosi ormai spezzato il rapporto con la dinamica reale della società. Non c'è, dunque, una fortezza politica assediata dai populismi, ma c'è un processo corrosivo che investe tutte le forze politiche, nessuna esclusa, e per questo tutto l'edificio istituzionale si trova in un equilibrio precario. Fine dei partiti? Si può dire: fine di un ciclo politico, e situazione aperta, arrischiata, in cui agiscono insieme, e talora si sovrappongono, spinte democratiche e spinte eversive.

Proprio perché siamo nel mezzo di una "crisi di sistema", non funziona più lo schema politologico per cui la strategia vincente sta nella capacità di occupare e di rappresentare il centro moderato, perché questo centro è in via di dissoluzione e tutta la situazione si è radicalizzata. E non funziona il tentativo di ricondurre tutta la dialettica politica dentro la formula rassicurante e semplificata del bipolarismo. La crisi non si lascia racchiudere in nessuno schema precostituito, e la stessa distinzione tra destra e sinistra si presenta in forme del tutto nuove, con un gioco di scavalcamenti e di trasformismi che rende tutto il quadro politico assai meno decifrabile.

La rappresentanza, abbiamo detto, è un sistema di relazioni. Ma molto dipende dal perimetro entro il quale la relazione viene costruita. Esistono relazioni strette, dirette, dove non c'è distanza tra il rappresentante e il rappresentato, ma c'è una comunanza di vita e di esperienza. Il caso più tipico di questa forma di rappresentanza è quello del delegato sindacale nel luogo di lavoro, scelto come il portavoce di un gruppo omogeneo al quale risponde quotidianamente di tutte le sue iniziative. È a questo modello che dovrebbe tendere ad avvicinarsi il più possibile la rappresentanza sociale, la quale può essere riconosciuta proprio in quanto non è separata, non è burocratizzata, ma è solo un'articolazione funzionale al servizio della causa comune. Ma questo rapporto di vicinanza non può più funzionare quando si tratta di agire su una scala più vasta, e questo problema si pone sia per il partito politico sia per le grandi organizzazioni sindacali. Come agire nei grandi spazi della politica nazionale, o sovranazionale, senza perdere il contatto vivente con le persone che vogliamo rappresentare? Il problema dello spazio è il grande nodo di tutta la costruzione politica moderna, del suo sempre più difficile equilibrio tra il locale e il globale.

Se guardiamo alla passata esperienza storica delle grandi organizzazioni del movimento operaio, possiamo dire che questo scarto dimensionale è stato risolto con le risorse dell'ideologia. La relazione funziona, anche a distanza, perché c'è un comune bagaglio ideologico che tiene insieme i diversi punti del movimento. La crisi si apre nel momento in cui si sfalda questa compattezza ideologica, e si fa sempre più problematico ricondurre ad una visione di insieme tutta l'estrema variabilità degli interessi e delle passioni. Non è, necessariamente, la fine della rappresentanza, ma è la fine dell'appartenenza, o della militanza, di quella configurazione della politica modellata secondo uno schema di tipo militare, con le sue gerarchie e con i suoi vincoli di fedeltà e di obbedienza.

Dalla politica militarizzata si è passati alla politica-spettacolo, tutta giocata sul terreno mediatico, e alla militanza subentra il fanatismo delle tifoserie contrapposte, o il disincanto di chi non ne può più di questa grottesca messinscena. Il passaggio che, a questo punto, andrebbe compiuto è quello della costruzione di uno spazio democratico aperto, dove ha voce il cittadino consapevole e informato, che prende posizione su tutti i temi in discussione, dove c'è ascolto, approfondimento, elaborazione collettiva. È la "mobilitazione cognitiva" di cui parla il documento di Fabrizio Barca. Ma per giungere a questo risultato occorre compiere una lunga e durissima azione di bonifica dell'attuale sistema politico, il quale produce, sistematicamente, passività e disaffezione, essendo tutto costruito intorno al delirio narcisistico dei suoi leader, reali o potenziali.

La democratizzazione, dunque, è la più efficace risposta alla crisi, in quanto promuove quella "cittadinanza attiva" che sta al centro della nostra Costituzione, su basi di eguaglianza e di pari dignità. Non si tratta solo di porre mano alle procedure decisionali, ma alla sostanza stessa del nostro ordinamento, intendendo la democrazia come il processo che incide su tutte le strutture di potere, politiche ed economiche, riportandole sotto il controllo della volontà popolare e mettendo in campo strumenti effettivi di partecipazione alle decisioni e di controllo dal basso sulla gestione. In questo senso, l'idea democratica ha in sé una forza ideologica, che può colmare il vuoto desolante dell'attuale dibattito politico. Non è solo un insieme di regole, ma è un programma di trasformazione sociale.

Nel discorso sulla rappresentanza è certo possibile e necessario distinguere tra la sfera politica e quella sociale, ma questa distinzione è sempre relativa, perché i due campi si influiscono reciprocamente, nel bene e nel male. Vale poco, a mio giudizio, la formula "a ciascuno il suo mestiere", come se fosse possibile tracciare una netta linea divisoria tra il sociale e il politico, mentre è chiaro che tutto è intrecciato, che la politica non può essere socialmente neutra, né il sociale può essere indifferente agli esiti e ai conflitti della politica. Le due rappresentanze vivono della loro reciproca autonomia, ma stanno dentro un comune processo, e sono destinate ad affermarsi o a declinare insieme. Ciò appare del tutto chiaro nella situazione attuale, dove la fragilità della politica lascia anche le rappresentanze sociali in una condizione di indeterminatezza, oscillando tra le due opposte vie di fuga del corporativismo subalterno e della mobilitazione politicizzata, senza riuscire a presidiare il proprio specifico e autonomo campo di azione.

Venendo ora ai dilemmi che dovrà affrontare il sindacato nel prossimo futuro, il primo passo è sicuramente quello di affermare con più decisione la propria autonomia, potremmo anche dire, con una formula più forte, la propria alterità rispetto al sistema politico. Ma in cosa consiste questa alterità? Consiste nel fatto che il sindacato è lo strumento al servizio dell'autonomia del soggetto sociale, che dunque deve poter funzionare una rappresentanza diretta, ravvicinata, nella quale il baricentro, a differenza di

quanto accade nel campo della politica, è decisamente spostato verso il basso, per cui rappresentare vuol dire accompagnare e sostenere il processo di auto-organizzazione dei lavoratori.
L'insidia, per il sindacato, non è tanto quella di subire un condizionamento partitico, ma è piuttosto quella di uno "slittamento nel politico", per cui il suo modo di essere e di operare finisce per riprodurre le forme e le procedure della politica. E a me sembra che questo slittamento in gran parte si sia verificato. Struttura centralizzata, negoziazione di vertice, comunicazione per via televisiva, convegnistica, carriera interna tutta ascendente dalla periferia verso il centro, frequenti passaggi da ruoli sindacali a ruoli politici, impegno diretto nelle campagne elettorali, tutto ciò crea l'immagine di un sindacato che è parte del sistema politico, e lascia troppo scoperta la sua funzione di presidio democratico del territorio. Non è casuale che tutte le decisioni per una riforma organizzativa che sposti l'asse verso il territorio sono rimaste largamente inapplicate. E da troppo tempo manca uno sforzo di analisi delle trasformazioni del lavoro, dei nuovi sistemi di organizzazione dell'impresa, dell'impatto delle innovazioni tecnologiche, senza aver tentato di rimettere con i piedi per terra il grande tema della democrazia economica. Si produce così un effetto di spiazzamento e di perdita di efficacia, perché la macchina organizzativa funziona come salvaguardia dell'esistente, e non come promozione di una nuova sperimentazione, funziona come garanzia dell'unità interna, e delle relazioni di tipo gerarchico, non come spinta al rinnovamento.
È una situazione classica di impasse burocratica, dove il mezzo finisce per mettere in ombra il fine. Dovremo anche noi, come sta facendo la Chiesa, tornare alle origini, alla costruzione concreta di una rete di solidarietà, e fare un grande investimento sull'autonomia e sulla responsabilità delle persone, allargando tutti gli spazi di partecipazione, ed entrando in comunicazione con tutto ciò che sta fuori del nostro perimetro organizzato. Questo può fare il sindacato, nella sua autonomia, con uno sforzo serio di autoriforma.
Ma tutto ciò non potrà essere sufficiente, se non si riesce a sbloccare il sistema politico. Dove sta il blocco? Sta nel fatto che tutta la politica è guidata solo dal tema della governabilità, della stabilità, della manutenzione tecnica del sistema. Ogni alternativa è esclusa, ogni conflitto deve essere neutralizzato, e tutto il pluralismo deve alla fine ricompattarsi nella grande palude dell'interesse nazionale, sotto la rigorosa sorveglianza del Presidente della Repubblica. Si è determinata così una vera e propria sospensione della democrazia, perché l'agenda politica è già scritta e si possono discutere solo i dettagli, ma anche questi con uno spirito di moderazione e di compromesso. La nuova legislatura si è aperta così, con un governo che è politico nella forma e tecnico nella sostanza.
È cambiato qualcosa con le ultime contorsioni parlamentari, con la crisi minacciata e poi rientrata? Sì, il mutamento c'è, e sta nel fatto che una compagine governativa nata sotto il segno della provvisorietà e dell'emergenza ora si presenta come una stabile alleanza politica, e dunque i vincoli di questo regime tecnocratico si sono fatti ancora più stretti. C'è una sinistra che canta vittoria perché è stato sconfitto Berlusconi, e che ha l'avventatezza di parlare della fine di un'epoca, e non si accorge di essere ancora più intrappolata in un meccanismo che le toglie qualsiasi autonomia. E tutto ancora ruota, con un parossismo ormai patologico, intorno al destino personale di Berlusconi. Continua la drammatica illusione che Berlusconi sia l'unica palla al piede per l'Italia, senza vedere come si stia giocando in tutta Europa una decisiva partita politica, con una nuova forza aggressiva delle correnti conservatrici, con un attacco concentrico ai valori e alle istituzioni dell'Europa sociale. A questo attacco non c'è risposta, non c'è l'organizzazione di un conflitto politico e culturale che sia all'altezza della sfida.
Se questo è il quadro, le rappresentanze, sia politiche che sociali, non hanno aria per respirare, perché la rappresentanza si costituisce nel conflitto, nello scontro tra opzioni alternative, e questo è

il cuore della democrazia. Il conflitto, a sua volta, può essere regolato, mediato, ma in prima istanza deve essere riconosciuto e legittimato come l'espressione di una diversità, di interessi, di valori, di progetti, che costituisce la trama profonda di una società plurale e complessa. La negazione del conflitto è lo svuotamento della democrazia, e si torna all'antica idea aristocratica che decidono gli esperti, i competenti, mettendo così finalmente sotto controllo le turbolenze e le emotività del popolo sovrano. Anche il linguaggio politico segna questo passaggio, in quanto alla legittimazione democratica del governo si sostituisce la neutralità della governance che è, come dice Carlo Galli, "l'addio alla trasparenza razionale della rappresentanza, la politica opaca dei poteri forti". È su questo punto che occorre una rottura, una discontinuità, uno spostamento di tutto il dibattito politico corrente. Ed è con questa bussola che vanno valutate tutte le ipotesi di riforma istituzionale, se il loro obbiettivo è quello di rafforzare o di imbrigliare il tessuto della rappresentanza e della partecipazione.
C'è un popolo di sinistra, tramortito dalle sconfitte subite e disorientato sul suo possibile futuro, per il quale conta ormai solo l'ossessione di vincere, non importa come, nell'indifferenza totale per i contenuti programmatici. Ed è pronto a consegnarsi nelle mani di un leader carismatico che sappia promettere questa vittoria. Ma, con ciò, siamo ancora prigionieri dell'universo ideologico e simbolico di questa lunga stagione di svuotamento della politica, dove l'apparenza distrugge la sostanza. E la vittoria, pagata a questo prezzo, può essere non l'uscita dalla crisi, ma il suo punto culminante. C'è un possibile cammino alternativo? Io credo di sì, ma i tempi sono inevitabilmente lunghi, e il percorso tortuoso. Nell'opacità della politica, molto dipende da noi, dai soggetti sociali, dal dinamismo della società civile. Il cambiamento può venire da qui, da un movimento che nasce dal basso e riesce ad imporre una diversa agenda politica. Per questo, dobbiamo lavorare sulla nostra funzione di rappresentanza e renderla vitale, efficace, condivisa, in un rapporto con la vita reale delle persone e con le loro domande di identità.
E questo lavoro potrà essere produttivo solo se si supera ogni forma di prudenza e di sudditanza rispetto al sistema politico, se si assume, in tutta la sua pregnanza, il tema della crisi della democrazia. È nelle situazioni di crisi che bisogna avere il coraggio di percorrere nuove strade, e la rappresentanza può essere il detonatore che fa saltare gli equilibri paralizzanti dell'attuale sistema.

Relazione fatta al Seminario "SINDACATI, PARTITI E MOVIMENTI NELLA CRISI" (Urbino, 24 - 25 ottobre 2013)

L'energia sprecata

di Nino Cortorillo, Segretario Nazionale Filt-Cgil

"Nel crollo della prima repubblica ci si illuse che le colpe fossero solo di un ceto politico incapace e corrotto, e che ad esso potesse contrapporsi una virtuosa società civile: oggi nessuno può avere questa illusione e ci si interroga semmai su quanto sia profondo e irrimediabile l'inabissarsi di entrambi. E se sia possibile costruire qualche vascello, anche di fortuna, per riprendere il mare. Se nel corpo del paese ve ne sia sufficiente desiderio e forza, prima ancora che possibilità" ***(Guido Crainz)***

L'opinione dello storico Guido Crainz riferita alla prima repubblica penso sia perfetta per riassumere anche i giorni nostri. E dentro questi due decenni avvilenti risiede il ripetersi di fatti analoghi a quelli, come i nuovi populismi, di grande e piccola dimensione, che allontanano dalla individuazione dei problemi.

Anziché sulla decadenza di Berlusconi, avremmo tutti bisogno di concentrarci sulla decadenza del paese. La stessa rinascita di Forza Italia appare come il tentativo mistico di far risorgere il suo profeta anziché un partito.

Dovrebbe invece servire analizzare i dati che da anni fotografano ogni spicchio economico e sociale del paese. Basterebbe leggere i dati che in queste settimane collocano il sud del paese in un tracollo industriale e produttivo. Con il raddoppio dei disoccupati e il dimezzamento degli investimenti. O dovrebbe bastare una semplice fotografia delle condizioni delle persone che ci circondano o che conosciamo. Una decadenza lenta che si è mimetizzata e nascosta nella crisi globale, ma che arriva da lontano e ha una forza che, anche dentro la recessione, mantiene caratteristiche diverse da altri paesi. Di una originalità negativa. Alla decadenza economica (sociale e civile) non è seguita una reazione corale, una consapevolezza collettiva che muti antichi e odierni comportamenti. Una consapevolezza che riemerge come un fenomeno carsico solo in alcune fasi di emergenza acuta. Un continuo oscillare, dei soggetti politici e degli attori in grado di orientare l'opinione pubblica, tra accuse reciproche, difesa di condizioni ormai insostenibili, rifiuto di assumere decisioni che vadano oltre l'oggi. Un tempo in cui il tratto dominante è imputare ad altri la responsabilità di nodi che sono chiaramente il frutto e l'esito di errori compiuti per troppi anni. Errori ormai senza padri.

Un perenne sottrarsi alle proprie responsabilità. Non solo per il passato, ma per il futuro. Ogni gruppo sociale o di interessi si vorrebbe collocare al centro di una inesistente e insostenibile lista di priorità del paese. Come se ognuno fosse colpito dalla crisi allo stesso modo. O come se fossero disponibili soluzioni che abbiano effetto immediato. O fossero disponibili con facilità. Dimenticando che nessuna società è in grado di mantenere le stesse tutele o cambiarle mentre si deprime. Assistiamo ad una continua scomposizione e frammentazione che fa della nostra società un caleidoscopio di anomalie contrapposte e insanabili. Dentro cui, non a caso, hanno grande seguito i comici che traducono la realtà in surrealtà e che usano l'invettiva estrema, trasformando il dramma in una risata che, anziché liberatoria, diventa angoscia. E non a caso sono scomparsi, o appaiono silenziosi, gli intellettuali, con la loro profonda ricerca e una visione critica che aiuti in una elaborazione del futuro. Sostituiti dai loro succedanei. Presenti ormai ad ogni ora ed in ogni canale televisivo. E radiofonico. Comici/opinionisti e giornalisti o presunti tali che basano le loro trasmissioni non sui fatti o nella costruzione di un dibattito, ma nella continua costruzione di arene gladiatorie dentro cui si ripropone la rissa in atto nel paese, dandole però un senso positivo. Alzandole a modello di relazione. Dove infimi politici ed improvvisati opinionisti sono indotti ad aizzarsi uno contro l'altro conquistandosi un quarto d'ora di celebrità. Il vero modello è quello del calcio e dello stadio. Diventato, da luogo di festa e spettacolo, luogo di tensione e violenza. Si potrebbe fare un parallelo tra la degenerazione nel calcio e nella politica. Tifoserie tanto estreme che allontanano e impauriscono. La partecipazione spostata dalla piazza alla televisione alla rete. Ogni fatto che avviene, o solo la notizia ancora da accertare, spesso senza distinzione di verità o gravità, diventa un pretesto per accuse indistinte. Una giustizia sommaria e mediatica. Veder accusati altri per i loro comportamenti, spesso nemmeno verificati, assolve dalle proprie responsabilità. Quasi un atto liberatorio. Che assume comportamenti di massa trasversali alle opinioni politiche ed ai ceti sociali. Da destra a sinistra, dai ricchi ai poveri. Come se assistessimo, dentro questa decadenza economica e sociale, ad un ribellismo di massa che si fonda su un'antica cultura anti statale propria del nostro paese. La rete, fenomeno certo moderno, ha in sé tutto il primitivismo delle società tribali basate sul culto della violenza e della sopraffazione. Emergono leader che certo occupano il vuoto lasciato dal venir meno di una rappresentanza riconosciuta e a cui assegnare fiducia, ma che quasi sempre hanno una storia personale senza alcuna qualità particolare. Leader improvvisati che banalizzano la realtà e insieme la negano, contribuendo così a non affrontare alcuna questione. Leader che sul No a qualcosa costruiscono la propria fortuna. Per il tempo sufficiente ad esser sostituiti da altri leader più mediatici. Senza separazione tra invettiva populistica e comparsa al Grande Fratello.

Se riconosciamo un vero contratto sociale della nostra storia, è dato da due momenti fondanti: la nascita e l'unità del paese; la liberazione dal fascismo e la scrittura della Costituzione. Entrambi i momenti creano e determinano un insieme di valori e regole su cui si è retta non solo la nostra storia ma

gli infiniti riferimenti, collettivi ed individuali, dentro cui agiamo e viviamo.
Un contratto sociale che sarebbe impossibile da comprendere senza l'evoluzione e la trasformazione del rapporto tra capitale e lavoro. Un rapporto che, attraverso il conflitto, ha generato diritti richiamandosi alla Costituzione ed interpretandola.
Trasformando e costruendo diritti politici e sociali del mondo del lavoro. Attraverso conflitti acutissimi di cui è però possibile leggere gli esiti.
Ma un contratto sociale esiste solo in positivo. Perché crea un legame in una comunità che vuole riconoscere cosa la unisce. E riconosce cosa la unisce e cosa la divide perché, senza questo riconoscimento delle differenze, o si va verso un regime autoritario (dove le differenze devono essere eliminate) o si entra in una fase di permanente incertezza, che impedisce di affrontare le questioni e determina l'incapacità di trovare un equilibrio sociale essenziale ad ogni comunità.
Se, invece, si creano vuoti immensi dati dalla crisi e dalla mancata soluzione, nascono nuovi attori politici, collettivi e individuali, portatori spesso di soluzioni che si basano sulla negazione della realtà e la ricerca della causa di ogni male o della soluzione miracolosa (colpa del sud, degli immigrati, della globalizzazione, dell'Europa, dell'euro, del sindacato, dei padroni, della finanza e via così). Emerge la via carismatica, leaderistica, l'attesa che uno, non a caso quasi sempre un uomo, sia capace di affrontare e risolvere ogni problema.
Oppure avviene l'opposto. Davanti ad un tema non rinviabile, si tenta di spostare immediatamente l'attenzione su un elemento di contorno, secondario o non verificabile. O su cause indirette. Gli scandali sono l'alimento fondamentale che nutre questo approccio. A fronte di ogni questione, emerge uno scandalo che solleva l'indignazione e ci si dimentica della questione originaria. Che, ovviamente, degrada sino al momento in cui diviene di fatto irrisolvibile. Con grande gioia della rissa politico-mediatica che trova ulteriori ragioni della propria esistenza.
Ogni società ha insieme sia un istinto alla conservazione che al mutamento. Ma nessuna società si conserva per scelta politica, nemmeno quando quella scelta è sorretta da una maggioranza. Il conflitto è non solo insopprimibile, ma rappresenta il luogo ove si manifestano i bisogni e le tensioni che portano ad ogni trasformazione. Ma ogni conflitto deve portare ad un nuovo ordine, ad una nuova norma. Anche ad un banale accordo. Abbiamo vissuto lunghi decenni che, pur caotici e magmatici, hanno, se riletti con attenzione, trasformato in profondità il paese.
Per un lungo periodo l'energia prodotta nel paese, nel rapporto capitale/lavoro, nella politica e tra i partiti, nelle istituzioni, nelle imprese, nella cultura, nella società, nell'azione collettiva e individuale, ha spinto ad un nuovo ordine sociale, anche se non sempre visibile.
Da oltre venti anni siamo, invece, di fronte ad una immensa energia sprecata che si consuma e consuma la società in ogni suo luogo. Una immensa energia sociale e umana che esprime una conflittualità, e una microconflittualità, logorante e incapace di mutamenti. Una macchina che gira apparentemente a pieno regime e produce staticità anziché stabilità. Una immensa energia che andrebbe orientata sulle grandi questioni nazionali e sulle questioni irrisolte che attraversano territori e imprese e che segnano la decadenza di questo paese.
In queste forme e con queste modalità il conflitto, motore positivo di trasformazione, privo di un senso e di una direzione, contribuisce alla decadenza del paese.
Consumando in via irrimediabile, o per una lunga fase, un'intera generazione destinata all'inattività o alla migrazione, intere aree del paese ad un inarrestabile declino, imprese e settori che arrivano ad un punto oltre il quale si intravede solo la loro scomparsa o inconsistenza.
Il mito del conflitto, ormai ridotto a pura tensione verbale se non fisica, diviene il mito che divora sé stesso.
Serve, al contrario, liberarlo. Serve essere coscienti della gravità in cui viviamo per liberare la consapevolezza che in ogni luogo ci sono energie da utilizzare. Consapevoli che, pur nel conflitto, ogni tensione deve produrre un cambiamento.
Quattro soli esempi.

- Redistribuire opportunità alle giovani generazioni anche attraverso una cessione di tutele e garanzie. Si tratta di agire sul welfare, sul lavoro, nella contrattazione, cedendo sovranità, potere, ruolo e spostando risorse e reddito da lavoro. Senza questa azione è in gioco il futuro di tutti.
- Trasformare nel paese il feticcio dei beni comuni, che rischia di pietrificare il contenitore entro cui si realizzano (istituzioni, amministrazione pubblica o imprese), e la loro qualità in un loro rivoluzionario efficientamento. A cosa serve un bene comune se è, di fatto, inservibile o poco fruibile?
- Liberare il sud dalla perenne domanda di aiuto esterno che impedisce, di fatto, di agire sui ritardi tutti dovuti alle nostre incapacità. In un'epoca di globalizzazione le imprese si muovono non solo in ragione di costi, ma anche dell'insieme delle condizioni presenti in quel territorio. Inoltre, le ridotte risorse pubbliche impediscono di prevedere grandi interventi e investimenti pubblici come nel dopoguerra. Servizi, trasporti, rifiuti, amministrazione della cosa pubblica, infrastrutture, tutela delle città e del paesaggio sono oggi gestiti in forma assolutamente inadeguata.
- La globalizzazione e la rivoluzione informatica sono i veri fattori che definiranno la storia di questo secolo. Per non essere esclusi dalla competizione e dallo sviluppo richiedono immensi e rapidi investimenti nella rete. La conoscenza e la sua accessibilità sono la materia prima del futuro. La vendita tramite l'e-commerce definirà la capacità di produrre e dove. Inoltre, tutto il mondo del turismo, della cultura, del cibo e dell'economia hanno una porta di ingresso tramite la rete.

In attesa di tempi migliori, non sarebbe utile a noi e al paese usare l'energia collettiva e individuale disponibile per dare opportunità, cambiamento e trasformazione, in una responsabilità cosciente che inverta il conflitto distruttivo in uno strumento che contrasti davvero la decadenza del paese?

nino.cortorillo@filtcgil.it

Il coraggio del rinnovamento

di Maria Teresa De Benedictis - Segretaria Generale Area Metropolitana Filt-Cgil Bari

C'è un momento nella vita in cui ognuno di noi é chiamato a svolgere ruoli di responsabilità, siano essi familiari o lavorativi. Nonostante questo assunto, mai avrei immaginato di diventare, a soli 28 anni, Segretario Generale della Filt dell'Area Metropolitana di Bari. Dopo il liceo scientifico e gli studi universitari in Ingegneria Gestionale mi sono chiesta se fosse opportuno cercarmi un lavoro, per realizzare quei progetti che ogni giovane come me sogna di concretizzare. A 21 anni, sono stata assunta come macchinista in Trenitalia del Gruppo Ferrovie dello Stato, dove ho scoperto un mondo che non conoscevo, nonostante fossi figlia di un macchinista. Ho scoperto che mi piaceva capire, studiare e confrontarmi con gli altri ferrovieri, sia sulle tematiche generali che sulla quotidianità ed ho iniziato a frequentare il Sindacato, la Filt-Cgl. Conoscere realtà lontane dal mio modo di essere mi ha portato, spesso, ad utilizzare in modo positivo le esperienze maturate. In particolar modo, nei ragionamenti con i miei coetanei, mi capita di proporre o consigliare cosa fare per non farsi prendere dallo sconforto, nonostante ne abbiano tutte le ragioni, visto come sono considerati i giovani in questo Paese. Molto spesso l'idea di non riuscire, di fallire gli obiettivi spinge i giovani a rinunciare in partenza. Questa è stata anche la mia riflessione, nel momento in cui mi é stata prospettata l'idea di diventare Segretario Generale della FILT di Bari. Poi ho pensato che l'esperienza sindacale, anche se breve, una buona dose di umiltà e la giusta determinazione che mi caratterizzano mi avrebbero consentito di dare il mio contributo fattivo alla Filt e alla Cgil, nella consapevolezza che ci vuole tempo per costruire qualcosa e impegno per cambiare. Questo è il punto di vista con cui mi sono orientata nell'accettare il nuovo incarico.

Non avevo mai coltivato, prima dell'ingresso nel mondo del lavoro, la passione per l'attività sindacale, né mai avevo preso in considerazione l'ipotesi di ritrovarmi un giorno ad un'assunzione veloce di responsabilità in una fase così pesante nella storia del nostro Paese. Ci sono, però, dei momenti in cui le difficoltà, i problemi che si incontrano e anche le persone di cui hai stima e che ripongono fiducia in te ti suggeriscono di non fare passi indietro. Ti mettono davanti alla responsabilità che la mancata accettazione di incarichi rischia di trasformarsi da un atto di discrezione ad un atto di diserzione. Ciò é stato fondamentale nel determinare la mia scelta, nella speranza di poter svolgere il mio mandato al meglio, tra tante difficoltà, frutto della grave crisi che attanaglia il Paese: si rischia il collasso produttivo di tante aziende di Stato e private, sempre più orientate alla desertificazione industriale lasciando sul terreno non contratti, ma licenziamenti di massa.

Mi sono ritrovata spesso ad ascoltare discorsi imperniati sulla scarsa fiducia nelle Istituzioni e nelle forze sociali rappresentative e, di conseguenza, nel Sindacato. Una sfiducia pericolosa che produce massicce dosi di qualunquismo che, a volte, diventa distruttiva, quando tenta di spazzare via il sistema democratico della rappresentanza sia politica che sindacale. Il grillismo, inteso come ipotesi di mobilitazione sociale, avrebbe effetti devastanti se non governato ed incanalato nell'alveo del confronto democratico. Immaginare solo per un attimo di consegnare il nostro Paese a quanti predicano l'annullamento del sistema paese è devastante, se a questa semplice riflessione si somma una visione del futuro incerta, dovuta in modo particolare agli effetti dell'attuale instabilità. In questo contesto di confusione generale si collocano le giovani generazioni ed é proprio questa assenza di soluzioni che rende i giovani apatici, senza passioni. Un'apatia pericolosa che li tiene fuori da qualsiasi contesto sia di scontro che di confronto, senza alcuna prospettiva per il futuro: "se oggi le cose vanno male, domani andranno anche peggio".

Questa incapacità di guardare oltre il presente genera confusione, tra i molti giovani con i quali mi confronto, per l'assenza di punti di riferimento e di orientamento. In questo senso, cerco di far conoscere la Cgil non come un Ente o un'organizzazione come le altre, ma come un'istanza di aggregazione moderna, funzionale. La casa di tanti lavoratori con i quali condividere l'azione sindacale, dove ognuno può trovare la giusta disponibilità al confronto nella consapevolezza che solo attraverso la partecipazione si possono riaffermare i principi a noi cari: la difesa dei più deboli, dei precari, la tutela dei diritti dei lavoratori.

Ci aspettano importanti e complicate sfide. In questa direzione va il mio impegno personale e quello della Filt di Bari, nella consapevolezza che è necessario riappropriarsi del patrimonio e della storia della CGIL, con lo studio e l'aggiornamento allo scopo di riportare la nostra voce in tutti i luoghi di lavoro, anche attraverso il contributo dei tanti delegati da utilizzare per le giuste competenze, nel tentativo ambizioso di presidiare a tutto campo il lavoro nei trasporti. Certo, per una donna e anche giovane é più complicato essere percepita come dirigente sindacale, me ne rendo conto quotidianamente. Lo stereotipo del dirigente confligge spesso con la creatività delle donne in tutte le realtà lavorative e fa scattare l'istinto di protezione e di conservazione. Al contrario, c'è bisogno di un vero e proprio salto di qualità che liberi le risorse più disponibili per utilizzarle in funzione delle prerogative di ciascuno. Stiamo parlando di un primo tassello di quell'auspicato e fondamentale rinnovamento che la Cgil si appresta a realizzare a tutti i livelli. L'innovazione, oggi, sta nel creare organizzazioni in grado di amplificare e non ridimensionare le passioni umane. Questo é il mio impegno nella CGIL.

MODENA
a 18 mesi dal terremoto

di Tania Scacchetti, Segretaria Generale Camera del Lavoro Modena

Un evento come questo, di certo, cambia i vissuti di molte migliaia di cittadini ed incide non solo nelle questioni materiali e personali (gli effetti sul lavoro, sulla casa, sugli affetti, sulle scuole e sulla socialità), ma cambia psicologicamente le scelte, in alcuni casi le priorità delle persone coinvolte.

Sono ormai trascorsi quasi 18 mesi dal sisma che ha colpito l'Emilia Romagna, in particolare diversi Comuni Modenesi, la Provincia di Ferrara e quella di Bologna.
Di certo, il sisma del 20 e 29 maggio 2012 ha avuto alcune caratteristiche particolari, che tuttora segnano la fase della ricostruzione: per la prima volta è stata colpita una zona ad altissima industrializzazione (il 2% del PIL), l'evento si è verificato dentro la più grande crisi economica dal dopoguerra ad oggi, è stato coinvolto un territorio con una componente immigrata molto rilevante (oltre 10%).
In questi mesi, tanta è stata la voglia di ripartire e si è sicuramente ammirata la volontà della comunità di "rimboccarsi le maniche "e ricominciare, ma questo non deve offuscare la gravità dell'evento, che ancora oggi si misura con situazioni emergenziali da risolvere.
Il territorio chiede quindi che non si spengano i riflettori sull'Emilia e che si considerino prioritari gli investimenti pubblici e privati necessari per lo sviluppo di queste aree.
Durante questa fase si è pagato un prezzo molto alto, in considerazione dell'assenza di una strumentazione normativa e legislativa nazionale sulla gestione delle emergenze: si può dire che è un prezzo che il territorio sta ancora pagando in ragione dei sentimenti di sfiducia e preoccupazione che quest'assenza determina.
Se questa esperienza potrà essere di qualche aiuto, sicuramente deve essere da monito per costruire una legge nazionale sulle emergenze, a partire dal modello costituito oggi da oltre 200 ordinanze della struttura commissariale per definire tempi, modalità e regole degli interventi. Un sistema complesso che, anche in assenza di riferimenti nazionali, ha comportato la necessità di continui aggiustamenti, è soggetto a diverse interpretazioni, determina a volte ritardi che possono rallentare la ricostruzione, facendo diventare oggi la variabile TEMPO non trascurabile anche nel rapporto fra cittadini/imprese e istituzioni.
Un evento come questo, di certo, cambia i vissuti di molte migliaia di cittadini ed incide non solo nelle questioni materiali e personali (gli effetti sul lavoro, sulla casa, sugli affetti, sulle scuole e sulla socialità) ma impatta e cambia psicologicamente le scelte, in alcuni casi le priorità delle persone coinvolte.
Sul lavoro è indubbio che il terremoto, nelle aree più direttamente coinvolte, sia stato un acceleratore di una crisi economica che nel territorio modenese ci consegna migliaia di posti di lavoro persi e un utilizzo in crescita costante degli ammortizzatori sociali.

Una ricerca IRES stima che nel cratere si siano persi circa 2800 posti di lavoro solo per effetto del sisma e le difficoltà si sono concentrate soprattutto sul sistema delle piccole/medie imprese (meno in rete, più legate alla domanda interna, più in difficoltà con l'accesso al credito, prive di copertura assicurativa e quindi più legate alla necessità dei contributi per la ricostruzione), in particolare del commercio, dei servizi, della filiera meccanica.
I numeri ci consegnano un danno patrimoniale diretto di oltre 9 miliardi, un danno economico diretto di 6 e un danno economico indiretto di oltre 8.
Oggi possiamo dire che, grazie anche all'impianto scelto dal Commissario straordinario e concertato con le forze sociali, in primis il Sindacato, si è evitato il rischio di delocalizzazioni importanti e la maggior parte delle aziende multinazionali presenti nell'area (del biomedicale, ma non solo) hanno investito per rimanere nel territorio.
Anche il dato degli ammortizzatori sociali (legato al sisma) induce a qualche ottimismo: la cassa in deroga per sisma (che ha consentito copertura anche a molti lavoratori esclusi dagli ammortizzatori tradizionali) oggi si è molto ridotta, a dimostrazione

del fatto che la ripartenza produttiva è stata generalizzata.
Adesso il tema che si pone con priorità è quello di rafforzare la contrattazione e la vitalità del sindacato per incidere sulle scelte strategiche da mettere in campo, anche in ragione delle risorse pubbliche a disposizione che devono essere utilizzate per un nuovo modello di sviluppo, per migliorare il territorio ed allargare la base occupazionale, considerando gli investimenti in beni comuni (le reti, la conoscenza, il welfare) come volano dello sviluppo e come generatori di nuova e buona occupazione.
In questo senso, preoccupa molto il dato che vede incrementare il lavoro nero o quello "grigio": anche quando ci troviamo di fronte ad un dato positivo di rafforzamento delle basi occupazionali (qualche azienda, in ragione degli investimenti, sta integrando gli organici), spesso questo rafforzamento avviene con contratti di lavoro precari.
Rimane aperto, per imprese e cittadini, il tema della facilitazione dell'accesso al credito e il ruolo in questo senso delle istituzioni bancarie assume nelle aree colpite un ruolo rilevante, a cui oggi si legano molte rivendicazioni e problematiche.
La reazione della popolazione nell'emergenza è stata di paura e di smarrimento, ma ha anche indubbiamente rivelato un forte senso di partecipazione alla comunità e anche l'esistenza di reti sociali informali.
Occorre riprogrammare la risposta del sistema di welfare, che si deve misurare con le trasformazioni delle reti familiari e dei bisogni e che sa che può contare su una capacità del "Pubblico" che nella gestione dell'emergenza si è dimostrato competente e in grado di trovare le risposte per assistere la popolazione: si sono evacuate decine di strutture per anziani, scuole, presidi ospedalieri, centri diurni per disabili ed il sistema ha "retto" attraverso un meccanismo di presa in carico condiviso che ha integrato le diverse risposte e le diverse professionalità.
Il caso delle scuole resta emblematico: uno degli obiettivi che ci si è dati fin dai primi giorni dopo l'evento è stato quello di lavorare per far riprendere ad oltre 18.000 studenti rimasti senza scuole l'attività scolastica all'inizio dell'anno. Effettivamente, entro ottobre del 2012, tra strutture temporanee e alcune più a lungo termine, tutti sono tornati a scuola e, anche grazie alle donazioni, molti pur in situazioni provvisorie godono di una infrastrutturazione (materiali, laboratori, informatica) migliore rispetto a prima. Oggi occorre lavorare affinché siano rafforzati gli organici e si possa migliorare la qualità dell'accoglienza e delle norme di sicurezza in alcuni plessi che, pur temporanei, saranno utilizzati nei prossimi anni.
Di certo, l'investimento sulla scuola sta a significare che bisogna guardare prioritariamente ai giovani, alla loro educazione con l'obiettivo di metterli al centro delle scelte di riprogettazione, rendendoli protagonisti dei cambiamenti e supportando le loro idee. Gli investimenti in formazione, peraltro, hanno riguardato anche le risorse messe a disposizione delle imprese per migliorare il sistema delle competenze ed i collegamenti scuola – lavoro (come nel caso del tecnopolo per il biomedicale).
Non da ultimo, occorre segnalare il tema, ancora aperto e lontano dall'essere risolto, del ripristino delle abitazioni civili (furono oltre 38000 le schede di inagibilità parziale o totale), del ripristino dei luoghi di aggregazione e di socialità, dei luoghi cioè che costituiscono l'identità della comunità.
La CGIL con il suo Piano per il lavoro candida il pubblico ad un ruolo straordinario, in questa fase di vita del Paese, come opportunità per rovesciare il paradigma economico ancora dominante e per consentire di uscire dalla crisi.
In Emilia, nelle aree del cratere, pensiamo che questa sfida possa attuarsi: un pubblico che deve esprimere il suo intervento in maniera forte, non limitandosi a regolare e/o liberalizzare, ma provando a programmare e pianificare le scelte, anche attraverso il coinvolgimento e la partecipazione dei cittadini nei processi decisionali che dovranno essere orientati all'innovazione.

Tania_Scacchetti.CGILER@er.cgil.it

La tragedia dell'immigrazione

"Soccorrere in mare non è reato"

di Alessandra Valentini, Responsabile Ufficio Stampa Flai-Cgil

Pozzallo, comune sul mare di 20.000 abitanti, in provincia di Ragusa, è una seconda Lampedusa, anch'essa terra di sbarchi e di accoglienza, terra dove, tra mille difficoltà, si convive. Negli ultimi mesi numerosi sbarchi si sono succeduti nel Comune siciliano: da luglio ad oggi sono circa 2000 i migranti approdati in questa cittadina che ha un Centro di prima accoglienza di 130 posti, mentre da agosto "accoglie" oltre 500 persone, con una situazione ovviamente critica e al collasso.

Pozzallo si affaccia proprio su quel mare di speranza e di morte, ci si affacciano i giardini del paese, il muro di cinta della Villa comunale, dove sotto un generoso sole di Sicilia gli anziani passeggiano o si siedono sulle panchine e tra loro si mischiano tanti giovani africani, anche loro girovaghi tra una panchina ed un muretto, uno scoglio, con gli occhi spesso persi nel vuoto, presenze silenziose. Che ci sia più accoglienza che rifiuto lo dicono le parole del Sindaco di Pozzallo, Luigi Ammatuna, che racconta come alcuni anziani gli abbiano chiesto di aggiungere qualche panchina per potersi sedere "loro e noi".

Così si è presentata Pozzallo, in un caldissimo pomeriggio di ottobre, durante l'iniziativa "Soccorrere in mare non è reato", organizzata da Cgil, Filt e Flai lo scorso 25 ottobre. Gli sbarchi; i morti; l'inadeguatezza della legge Bossi-Fini; l'assurdo reato di clandestinità ed a volte il connesso rischio di favoreggiamento per chi salva persone in mare, le difficoltà dell'accoglienza; i soprusi patiti per trovare un lavoro; le speranze di chi lascia condizioni disperate; gli occhi dei bambini, raccontati da Giovanni Avola, Segretario Generale della Cgil di Ragusa: di tutto ciò si è parlato in una iniziativa partecipatissima, che ha visto, oltre ai rappresentanti regionali e provinciali della Cgil, la presenza di Susanna Camusso e dei segretari generali nazionali della Filt-Cgil e della Flai-Cgil, Franco Nasso e Stefania Crogi.

Proprio loro tre, mentre un giovane intonava le note del *Silenzio*, hanno voluto lanciare in mare una corona di alloro per rendere omaggio a tutte le vittime dei naufragi. Un gesto non rituale come si è capito dall'emozione del momento e da come è stato percepito dai tanti cittadini di Pozzallo, dagli stranieri presenti e dai rappresentanti delle istituzioni. Ma un gesto altamente simbolico ed importante per tutta la comunità locale, che si è sentita concretamente meno sola e meno isolata rispetto ad una situazione drammatica e di oggettiva difficoltà che la coinvolge. Un gesto che ha fatto sentire a Pozzallo la solidarietà di tanti, comunicando un senso di compartecipazione agli eventi che interessano una comunità, impegnata, pur nelle difficoltà, nell'accoglienza e nella convivenza.

Su Pozzallo così si sono accesi i riflettori, non solo perché sulle sue coste sbarcano centinaia di uomini, donne, bambini in difficoltà, ma anche perché Pozzallo sa accogliere e da Pozzallo la Cgil ha voluto denunciare, ancora una volta, l'inadeguatezza delle leggi e delle politiche sull'immigrazione. Quei riflettori, ha detto Franco Nasso, non si dovranno spegnere. Così come le note del *Silenzio* dovranno essere, riprendendo le parole di Stefania Crogi, "non note di tristezza, ma il suono di un cambio di rotta, perché non ci siano più morti e perché l'Italia rappresenti una possibilità di vita e non il rischio di divenire schiavi".

La presenza del Segretario Generale della Cgil ha colpito profondamente tutti, a testimoniarlo non solo le parole, ma i gesti, gli sguardi, il calore, la partecipazione. Samia Chaaraoui, tunisina che è da venti anni in Italia, al fianco di Susanna Camusso, ha ricordato come questi siano i giorni della commozione "per tutte le persone che hanno perso la vita in questo mare, in cerca di un destino migliore, il nome di questi viaggi è: i viaggi del destino. Uomini, donne, bambini partono scommettendo sulla propria esistenza, ma a queste persone tutto ciò non importa, perchè ciò che lasciano alle spalle è ancora più terribile di qualsiasi rischio". Le parole di Samia hanno invitato e invitano a riflettere ancora sul perchè di questi viaggi; la risposta è una sola: fuga verso la salvezza, verso il futuro. "Fino a quando - ha proseguito Samia, interpretando la domanda di tutti - permetteremo che il Mar Mediterraneo sia il più grande cimitero del mondo? A noi l'obbligo di non dimenticare, di non fare passare l'onda dell'emozione e provare a guardare questo mare con gli occhi di chi parte, provando ad immaginarci noi oggi donne e uomini sull'altra sponda".

E sull'altra sponda non servono muri e, come ha detto Susanna Camusso, "non ci sono più muri nel mondo che dividono le nazioni e non se ne possono elevare in mare". Quello che servirebbe, e che è stato ribadito anche a Pozzallo, sono politiche diverse dell'immigrazione in Italia e in Europa e, in riferimento al documento del

Consiglio Europeo sull'immigrazione, nel quale si parla di prevenzione, protezione e solidarietà, il Segretario Generale della Cgil sintetizza in che modo concretamente dovrebbero declinarsi questi concetti.
"La prevenzione si coniuga con l'uso della tecnologia per individuare i barconi carichi di migranti nel Mediterraneo, la protezione deve essere il soccorso in mare e la certezza della pena per gli scafisti che vanno individuati in mare e non quando sbarcano, la solidarietà infine è che chi arriva deve avere la certezza che può entrare sicuro nel nostro Paese e costruire il suo futuro". Ma la solidarietà è anche, per usare ancora le parole di Susanna Camusso, "quella di chi, guardando una persona, non vede un nemico o un pericolo, ma una persona".
A Pozzallo, come in tante altre parti della nostra penisola, ci sono tante persone alle quali è dovuto rispetto, diritti, possibilità di immaginare un futuro, di costruire la vita, lontano dalla violenza e lontano dal rischio di precipitare in nuove forme di sfruttamento, passando magari dalle mani degli scafisti a quelle dei caporali.

"Schiavi. Le rotte di nuove forme di sfruttamento"

di Guido Barcucci, Responsabile Ufficio Stampa Filt-Cgil

"C'era una volta un paese dove ogni questione veniva affrontata come un'emergenza…". Così la voce narrante di Francesco Di Giacomo, cantante dello storico gruppo del Banco del Mutuo Soccorso, introduce le immagini di "Schiavi. Le rotte di nuove forme di sfruttamento", il film documentario di Stefano Mencherini, giornalista indipendente e regista Rai, co-prodotto da Flai Cgil e Less onlus di Napoli. Il film di Mencherini, di cui alcuni brani sono stati anticipati nell'ambito delle Giornate degli Autori della Mostra del Cinema di Venezia, successivamente presentato in un evento alla stampa estera organizzato dalla Flai e dalla Cgil ed in attesa di una proiezione pubblica (doveva andare alla Festa del cinema di Roma), è un vero e proprio viaggio attraverso l'Italia meridionale. Da Napoli fino ai campi di ulivo di Nardò in provincia di Lecce, seguendo il destino dei migranti dell'Africa sub sahariana che dalla Libia sbarcano a Lampedusa e che poi si trovano a cercare di essere accettati e riconosciuti dal nostro paese, finendo a vivere in condizioni disumane e ad essere sfruttati, vittime del lavoro nero.
A farci simbolicamente da guida, come "portavoce" delle storie di tutti gli immigrati provenienti dall'Africa, è la testimonianza di Mohammad rifugiato dalla Costa d'Avorio da dove è sfuggito alla guerra civile per approdare in Libia dove, per pagarsi il trasferimento, è venduto a un proprietario terriero per poi sbarcare, rischiando la vita nel "Mare nostrum" (per citare un altro documentario sul tema dello stesso Moncherini) con un barcone, a Lampedusa, per finire a lavorare da sfruttato fino a dieci - dodici ore al giorno, pagato pochissimo o a volte per niente, nei ghetti di Rosarno e Foggia, in attesa di ricevere il permesso di soggiorno. "Quando siamo arrivati dalla Libia - racconta Mohammad - eravamo considerati come degli schiavi, ma oggi è la stessa situazione siamo ugualmente schiavi in Italia".
Non è solo Mohammad a pensarla così, ma anche la Procura di Lecce ed i Ros che con l'operazione "Sabr", che Mencherini ci racconta attraverso le immagini dell'operazione degli stessi Ros e le intercettazioni dei cosiddetti caporali ("Li sfiniamo fino a stanotte", "Se hanno sete bevono l'acqua del water"), hanno portato all'arresto di alcuni imprenditori agricoli con l'accusa di "riduzione alla schiavitù" e di caporalato, come previsto dall'articolo 603 bis del codice penale ed unico caso in tutta Europa.

Il viaggio denuncia di Mencherini attraverso la nuova schiavitù e la cosiddetta emergenza clandestini nel nostro paese inizia a novembre 2011 (trenta sono stati i mesi di lavoro), a Napoli, dove migliaia di immigrati sono stati "abbandonati", dopo l'intervento della Protezione Civile a cui è stata affidata l'emergenza, negli alberghi della città, in una situazione che la Cgil locale definisce "esplosiva" con casi di prostituzione, sfruttamento da parte degli stessi proprietari degli alberghi e lavoro nero favorito dall'infiltrazione in questa situazione drammatica di caporali e camorra.
Dagli alberghi di Napoli Mencherini ci porta tra l'esasperazione dei profughi in attesa di permesso di soggiorno negli ostelli improvvisati dell'entroterra, sull'autostrada verso Salerno, a pochi chilometri di Sicignano, dove sono ospitati in condizioni disumane nei prefabbricati usati dagli operai per la costruzione di viadotti e gallerie, dove racconta un immigrato "Questa non è Europa … sembra di stare in Libia".
Negli alberghi di Pomigliano le immagini di Mencherini ci fanno scoprire che, in assenza delle istituzioni e dello stato, l'assistenza agli immigrati per imparare la lingua, per fornire informazioni sull'iter della richiesta di permesso di soggiorno e per semplice aiuto e sostegno con vestiti e cibo la forniscono alcuni volontari che si sono auto organizzati tramite Facebook, in collaborazione con l'associazione Less onlus.
Dalla Campania il viaggio di Mencherini prosegue in Puglia e in Calabria nei campi di raccolta di pomodori e nelle bidonville di Rignano Garganico, di Pachino fino a Nardò nei campi della raccolta delle angurie, dove le testimonianze riferiscono che "si lavora come schiavi o anche peggio" e allo stesso regista è impedito di filmare il lavoro degli immigrati, dove lungo la strada si vedono ragazzi africani, vestiti con le maglie degli idoli calciatori, vagare come fantasmi e nel più totale "abbrutimento, degrado, razzismo e sfruttamento", come denuncia la responsabile della Cgil locale.
Anche lo Stato, dopo essere stato ricordato per il riconoscimento del permesso di soggiorno per motivi umanitari concesso dal Governo Monti, finalmente appare in questo viaggio attraverso la schiavitù con la visita della Ministra per l'integrazione Cecile Kyenge, che con il suo Ministero ha patrocinato il documentario, alla tendopoli degradata del campo degli ulivi di Nardò dove si sente qualcuno gridare durante la visita della Kyenge: "Povera Italia". Quella povera Italia che c'era una volta ma che, come ci racconta la voce fuori campo del documentario: "C'è ancora adesso".

Proposte CGIL e FILT
per uscire dalla crisi del TPL

di Alessandro Rocchi, Segretario Nazionale Filt-Cgil

Il cittadino-utente chiede un'offerta di trasporto collettivo indipendente dalla modalità di erogazione. Domanda un servizio frequente e di qualità che penetri le aree urbane, con una percorrenza che non ecceda, più o meno, l'ora, che non comporti più titoli di viaggio e con un costo correlato alla qualità.
L'assetto attuale del settore rappresenta il principale impedimento alla costruzione di qualsiasi prospettiva utile all'utenza e ai sistemi di mobilità locale e, conseguentemente, all'interesse del lavoro che in questi sistemi opera.
Si propongono tre concetti: servizio, produttività, tutele.

Il Convegno del 21 novembre "Trasporto pubblico locale e regionale: esperienze e proposte per uscire dalla crisi" é una tappa del percorso di elaborazione che Cgil e Filt hanno deciso di intraprendere per aggiornare gli elementi di analisi e di proposta per questo settore. Un'elaborazione che analizza il motivo per cui l'uscita di questo settore dalla sua crisi concorre all'uscita del Paese dalla crisi.
Sono quattro i valori e le opportunità che offre il settore: sociale, ambientale, economico e industriale.

Valore sociale in quanto la mobilità collettiva è un fattore di inclusione sociale e un misuratore del livello di qualità della vita. Quasi 25 milioni di persone (41% del totale nazionale) risiede nel 9% del territorio italiano formato da 10 aree metropolitane e da almeno 6 "sistemi urbani", dove in 20 anni la densità abitativa è cresciuta del 7%, cioè 1,5 milioni di persone, e in cui oggi si concentra oltre l'80% della domanda nazionale di mobilità. Domanda che, nel corso dell'ultimo quadriennio, è molto cambiata. Tra il 2009 e il 2012 in città sono 360 mila in più le persone che ogni giorno usano il mezzo pubblico; nel ferroviario 120 mila persone. 11 milioni di persone, di cui 9,6 nei servizi urbani ed extraurbani e quasi 1,5 in quelli ferroviari hanno usato quotidianamente nel 2012 un mezzo di trasporto collettivo. Inoltre, malgrado gli aumenti tariffari del biennio 2011-2012, il costo annuo a carico di un nucleo familiare medio che usa il mezzo pubblico è pari a circa mille euro, mentre usando il mezzo privato sale a 4.000 euro. Quantità, qualità e riassetto dell'offerta di trasporto pubblico possono quindi determinare anche effetti redistributivi del reddito.

Valore ambientale considerando che il parco autovetture circolanti resta in Italia il più alto d'Europa e che almeno il 70% delle polveri sottili è prodotto dal traffico stradale. Più del 53% dei Comuni, dove risiede quasi il 75% della popolazione nazionale, sfora ogni anno il numero di giorni consentiti oltre i limiti di legge. In Pianura Padana quel numero è spesso superato già nel primo semestre dell'anno. La congestione da traffico è l'altro aspetto tipico del traffico privato in Italia. Le basse velocità aumentano i tassi di inquinamento, la sosta dei veicoli privati occupa caoticamente spazio e i mezzi privati assediano le città.

Valore economico in quanto le flotte impiegate nel settore in Italia avevano nel 2012 un'età media di quasi 12 anni nei servizi urbani, più di 12 in quelli extraurbani e quasi 20 nel ferroviario. Le infrastrutture dedicate alla mobilità collettiva in Italia hanno indicatori assai distanti dall'Europa. Nel prossimo decennio, per stabilizzare la vetustà delle flotte ai valori attuali servirebbero quasi 4 miliardi di euro di investimenti per i bus ed almeno 5 per i treni. Per raggiungere l'età media delle flotte impiegate in Europa occorrerebbero, invece, nello stesso periodo, 8 miliardi per i primi e quasi 10 per i secondi. Infine, per l'adeguamento delle infrastrutture per la mobilità collettiva locale agli standard medi europei, servirebbero almeno 35 miliardi di euro nel decennio. Investimenti ingenti ma necessari ed utili, con evidenti effetti anticiclici, per sostenere i quali, mirando e selezionando con rigore, occorre una maggiore flessibilità del patto di stabilità interno e, auspicabilmente, europeo e la possibilità di attingere alle risorse FAS. Inoltre, per quanto riguarda i mezzi, potrebbero essere sostenuti da un'adeguata durata

degli affidamenti dei servizi, mentre per le infrastrutture dalla penalizzazione nelle città della mobilità privata più inquinante e dalle valorizzazioni immobiliari.
Pur nella pesantissima crisi economica del Paese, questo settore continua ad avere in ogni caso anche un **valore industriale** complessivo, considerando i trasferimenti per obblighi di servizio pubblico, tariffe ed investimenti, stimato in 12-13 miliardi l'anno. Entro il prossimo triennio questo valore andrebbe portato a 15 miliardi per disporre di almeno la metà degli investimenti necessari, quantomeno, a stabilizzare ai parametri attuali i differenziali negativi dell'Italia rispetto all'Europa su flotte e infrastrutture. Altri 500 milioni l'anno, infine, potrebbero affluire entro il prossimo triennio dagli introiti da traffico, anche senza aumenti tariffari ulteriori rispetto a quelli già decisi, ma solo per effetto della loro attuazione, dell'incremento ipotizzabile al 5% di passeggeri e, seppure marginalmente, da qualche recupero dell'evasione tariffaria. I valori industriali in gioco sono dunque notevoli e tali da rappresentare, nella crisi del Paese, un'opportunità da cogliere. La programmazione pubblica deve, però, fare scelte di politica economica e industriale.
Nel dibattito sulle ricette per il settore si registra tuttora un "furore ideologico" forte e pericoloso, che inverte l'ordine corretto del processo di programmazione pubblica: prima andrebbe deciso quali siano i servizi di pubblica utilità; poi, andrebbe verificato il livello di risorse finanziare necessarie; infine, in ultimo, come fornirli. Questo dibattito distorto è alimentato dalle contraddizioni e dai conflitti interistituzionali generati dalla riforma del 2001 del Titolo V della Costituzione, ma, in attesa che esso sia riscritto, la programmazione pubblica non deve assolutamente stare ferma. La legislazione nazionale del settore offre attualmente alle Regioni e, in parte agli Enti Locali, ampi margini di azione in cui è urgente agire. Il cittadino-utente chiede un'offerta di trasporto collettivo indipendente dalla modalità di erogazione. Domanda, di solito, un servizio frequente e di qualità che penetri le aree urbane, con una percorrenza che non ecceda, più o meno, l'ora, che non comporti più titoli di viaggio e con un costo correlato alla qualità. L'istituzione di apposite Agenzie locali di settore può avere un senso se non sottrae responsabilità fondamentali di decisore pubblico e se il loro costo di funzionamento è più che compensato dall'efficienza di quanto gestito. Nell'immediato, però, basterebbe meno. Ad esempio, se la velocità commerciale in Italia fosse allineata agli indici europei, si libererebbe quasi il 25% del parco bus adibito ai servizi urbani, offrendo così una maggiore offerta a parità di mezzi. Per farlo, però, sarebbe necessario raddoppiare l'attuale 9% di corsie preferenziali di reti urbane e nelle aree metropolitane e portarle al 40%. Ogni km/h di incremento della velocità commerciale media nazionale nel trasporto urbano produrrebbe 150 milioni di euro l'anno di risparmio nei costi di esercizio. Insomma: la classica riforma a costo pressoché zero, dagli effetti formidabili, ma la cui attuazione è legata ad una fortissima determinazione di chi amministra le città…
La visione di sistema tra "offerta forte" e "offerta sociale" va sostenuta individuando bacini di traffico ampi, tendenzialmente su base regionale e a forte integrazione modale. Inoltre, per spostare sull'affidatario del servizio gli investimenti sui mezzi, gli affidamenti devono avere durate tali da consentire un consistente tempo di ammortamento del capitale investito dall'affidatario; quindi, per gli affidamenti mediante gara, di 9 anni (elevabili fino a 13,5) per i servizi urbani ed extraurbani e di 15 anni (elevabili fino a 22,5) per i servizi ferroviari, ovvero, senza gare, fino al 2019. Nell'attuale condizione del settore e del Paese non è affatto determinante, oggi, il tema delle modalità di affidamento. In questo momento è invece determinante decidere se una Regione o un Ente Locale fa o no le gare e, sia nel primo che nel secondo caso, in quali condizioni agisce. Se le fa, è opportuno che la stazione appaltante sia la Regione, cosicché è unica la cabina di regia su evoluzione legislativa regionale, elaborazione dei bandi di gara, progettazione dei bacini, durata degli affidamenti e assetto industriale dell'aggiudicatario. Se fa le gare, inoltre, deve appostare a bilancio risorse adeguate per i corrispettivi pubblici per l'intera durata del contratto di servizio, indicizzandoli all'inflazione. Se, invece, l'ente pubblico decide di procedere con affidamento diretto, si pongono ulteriori problemi che, a loro volta, vanno valutati. Infatti, l'inasprirsi della condizione finanziaria induce diversi Enti Locali, come in qualche caso già accaduto, a cedere quote di proprietà delle aziende. Inoltre, le norme comunitarie ammettono fino al 2019 l'affidamento "in house", ma le condizioni per attuarlo impongono soglie minime del 10% di servizio da affidare ad altro soggetto. Il maggiore margine di manovra che fino al 2019 è oggi consentito alle amministrazioni locali nell'affidamento diretto deve essere finalmente utilizzato per costruire, anche attraverso questa via, soggetti aziendali unici su bacini di traffico più estesi, intermodali ovunque possibile, eventualmente anche strutturati in holding, in grado di arrivare alle gare con possibilità di competere. Sia che l'amministrazione pubblica decida di fare le gare, sia che decida di non farle, il tema delle clausole sociali è centrale. In tanti sostengono che l'ente affidante non deve imporre all'affidatario eccessivi vincoli, mentre l'Antitrust nazionale ha dato spesso responsi ben più rigidi degli orientamenti giurisprudenziali comunitari.
Inoltre, ulteriori incrementi delle tariffe del trasporto collettivo determinerebbero, nella crisi del Paese, iniquità sociale e ridurrebbero gli effetti anticiclici che, invece, può offrire il settore. Rispetto al 1998 le tariffe del trasporto pubblico in Italia sono quasi raddoppiate. Solo dal 2009 al 2012 sono cresciute di almeno il 15% medio nazionale e, per effetto di quanto già deciso dalle amministrazioni locali, nel 2014 questa differenza supererà il 20%. Nonostante la distanza delle tariffe medie italiane da quelle del resto d'Europa, è quindi assolutamente necessario non agire ulteriormente, almeno fino a tutto il 2015, sulla leva tariffaria.

Anche dopo la costituzione nel 2013 dell'apposito Fondo nazionale, la ripartizione delle risorse tra Regioni, e tra queste ed i rispettivi Enti Locali, continua a basarsi sulla cosiddetta spesa storica, i cui criteri risalgono al 1998. Risulta però ancora molto incerta l'effettiva volontà, o capacità, politica di agire rapidamente nella direzione giusta sui costi standard. Sbagliato e dannoso sarebbe se, invece di essere concepiti come uno degli strumenti della programmazione pubblica, cioè un mezzo, fossero pensati come un fine: fare per dimostrare che si è fatto, a prescindere.
In merito ai finanziamenti, con l'istituzione dal 2013 dell'apposito Fondo nazionale di settore il meccanismo è ancora più confuso. I trasferimenti erogati complessivamente

dai tre livelli istituzionali che concorrono al finanziamento sono quantitativamente insufficienti. Incerta è la prospettiva dei costi standard. Il sistema di finanziamento è legato, pena ulteriori contraddizioni, alla riscrittura del Titolo V. D'altra parte, il livello di finanziamento sarebbe oggi probabilmente ancora più basso se quel Fondo non fosse stato istituito. Con orizzonte 2019 va impostata una progressiva transizione del sistema di finanziamento, considerando sia i trasferimenti pubblici che le tariffe. In una prima fase, collocabile al 2016, il blocco delle tariffe richiede la stabilizzazione dei trasferimenti al livello del 2013, il mantenimento del Fondo nazionale e la graduale modifica dei suoi criteri di ripartizione. Nella stessa fase, Regioni ed Enti Locali devono anche agire, come descritto, sui bacini di traffico e sugli affidamenti, sostenendo ed orientando il riassetto industriale del settore. Nella seconda fase, qualora definiti correttamente i costi standard, la programmazione dei servizi da parte delle Regioni va accompagnata con il graduale ritorno alle medesime delle risorse oggi accentrate nel Fondo, che a regime potrebbe però svolgere una funzione perequativa, con una dotazione pari al 20% di quella attuale. Nel frattempo, il riassetto industriale delle aziende pubbliche del settore, avviato nel triennio precedente, dovrebbe assumere la configurazione dimensionale, organizzativa, intermodale e finanziaria necessaria a giocare la partita delle gare.

La riduzione delle risorse di questi anni, calata su un sistema industriale fragile, sta facendo precipitare numerose aziende pubbliche nella crisi patrimoniale, per cui il rischio di tracollo del sistema sta oggi nella necessità che, per le aziende prossime a questa crisi, urge una ricapitalizzazione da parte della proprietà. L'amministrazione pubblica che può e che vuole lo fa. Quella che non può non lo fa. Altre potrebbero, ma non intendono più farlo. Poi ci sono quelle che stanno valutando se è conveniente farlo. In ognuna delle categorie appena descritte brilla però troppo spesso l'assenza di una politica industriale, quindi del ruolo del "pubblico programmatore".

Senza una politica industriale il "pubblico gestore" si ritira abdicando dal proprio ruolo di "pubblico programmatore" e si distruggono pezzi importanti di proprietà pubblica: non è una ritirata, è una rotta! Tutti i principali operatori in Europa, leaders nel mondo, producono i servizi di mobilità collettiva in tutte le gamme possibili. I primi 6 operatori presenti in Europa fatturano complessivamente nel mondo quasi 3,5 volte l'intero fatturato di tutte le imprese di trasporto locale e regionale operanti in Italia. Il valore della produzione di ATAC Roma, la prima in Italia, è quasi 1/7 di quello di Veolia-Transdev e poco più di 1/6 di RATP e di Arriva. Complessivamente, i primi 6 operatori presenti in Europa occupano nel mondo circa 436 mila addetti. Le aziende operanti in Italia, conteggiando anche Trenitalia, non arrivano a 135 mila. L'assetto italiano di offerta del sistema di trasporto locale e regionale deve essere progressivamente ricostruito, entro il 2019, intorno a quella ventina di aree metropolitane e urbane già indicate e con le caratteristiche di domanda e di organica integrazione modale dell'offerta in precedenza descritte. Per questo, formato un bacino di traffico unico, va previsto l'obbligo di fusione in un'unica azienda delle eventuali coalizioni di imprese affidatarie del servizio, mono o plurimodale che sia. Con questa impostazione strategica la programmazione pubblica deve valutare se il processo di riassetto ha bisogno di partners industriali esterni e, in tal caso, va prima considerato l'interesse manifestato da aziende pubbliche, ricercando altre soluzioni solo in assenza di alternative.

In merito al lavoro, l'assetto attuale del settore rappresenta il principale impedimento alla costruzione di qualsiasi prospettiva utile all'utenza e ai sistemi di mobilità locale e, conseguentemente, all'interesse del lavoro che in questi sistemi opera, ma questo assetto è difeso da giganteschi interessi coalizzati localmente che godono di efficienti protezioni. Il riassetto industriale può essere guidato, non subìto, da aggregazioni di aziende pubbliche, come si propone che prioritariamente sia, se il "pubblico gestore" pretende trasparenza gestionale, amministrativa ed operativa dalla propria azienda. Si propongono tre concetti: servizio, produttività, tutele. **Servizio**, perché se in un'attività di pubblica utilità il lavoro non rivendica un'organizzazione del servizio efficiente e rispondente alle esigenze di chi usa quel servizio, commette due errori. Primo: svaluta l'attività che svolge, quindi anche l'importanza e la prospettiva di questa attività. Secondo: fa schierare contro di sé il cittadino utente, che deve essere invece il suo principale alleato. **Produttività**, perché se questo è, il lavoro non può non sentirsi chiamato in causa anche quando si parla della sua produttività. Anzi, come in qualsiasi settore dei servizi, il lavoro rischia di non essere credibile se, nel sostenere l'efficienza del servizio, non si confronta sulla produttività del lavoro. Cioè: trasparenza gestionale; progetti industriali che dicano dove s'intende andare e perché; vertici aziendali autorevoli e competenti; azioni concrete che riorganizzino produzione e servizi. **Tutele**, perché la situazione in cui si trova il settore ed il suo percorso di uscita dalla crisi non può essere ad esclusivo carico del lavoro. Le norme che regolano il processo di riassetto industriale e produttivo del settore devono supportare la disciplina derivante dalla contrattazione collettiva, con particolare riferimento a ciò che essa deve contenere, sulle tutele contrattuali, occupazionali e del reddito. Le soluzioni competono principalmente alla contrattazione collettiva, ma se non sono sostenute per via legislativa non funzionano. Gara o meno, le Regioni devono perciò inserire clausole sociali nella loro legislazione e negli affidamenti effettuati e le amministrazioni locali devono prevedere queste clausole nei loro affidamenti. Inoltre, la contrattazione aziendale deve svolgere il suo ruolo nell'armonizzare i trattamenti contrattuali delle aziende che attuano processi industriali di fusione: non esiste un altro luogo dove ciò possa avvenire, ma quel luogo dispone oggi di strumenti legislativi e contrattuali inadeguati. Soprattutto, non dispone ancora di un CCNL adeguato, perché il nuovo CCNL della Mobilità rimane un fondamentale, ma inattuato, strumento di tutela del lavoro e di regolazione dei processi. Il Ministro di Infrastrutture e Trasporti si era impegnato fin da giugno, appena insediatosi, a riattivare una sede di confronto governativa. Poi, a luglio, disse che ci avrebbe pensato il Ministero del Lavoro, e quel confronto sarebbe partito a settembre, ma non è stato così. Nel frattempo, Asstra e Anav, con le quali l'ultimo incontro si è svolto il 18 ottobre, hanno ribadito che il rinnovo contrattuale deve essere autofinanziato. La trattativa sul CCNL può ormai svolgersi ed essere conclusa solo in sede governativa.

L'elaborazione proposta da Cgil e Filt e gli atti del Convegno sono disponibili sul sito:
http://www.filtcgil.it/convegno-tpl-21-novembre-2013.htm

TNT, la globalizzazione della crisi

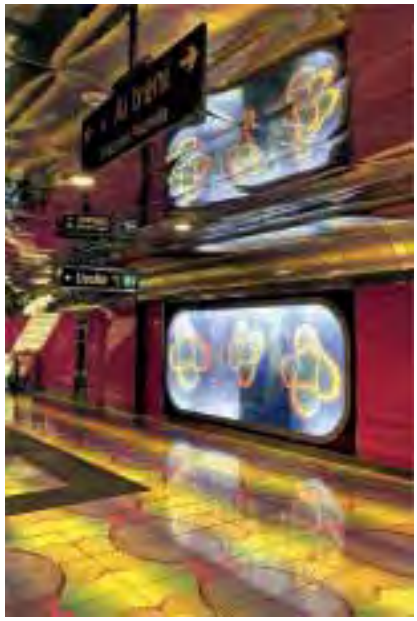
di Giulia Guida, Segretaria Nazionale Filt-Cgil

Nei primi mesi del 2013 il corriere espresso multinazionale TNT ha dichiarato 4000 esuberi a livello mondiale, di cui solo 854 in Italia, con l'apertura di una procedura di licenziamento collettivo. Una vertenza drammatica che ha colpito un numero cospicuo di lavoratori mediamente giovani che, con grande professionalità, hanno contribuito negli anni alla costruzione ed al consolidamento della società in Italia.
Il piano di ristrutturazione presentato e sostenuto dalla dirigenza olandese contiene esclusivamente tagli al personale, la chiusura di due customer service e di molte filiali su tutto il territorio nazionale. Inoltre, il piano prevede processi di esternalizzazioni e delocalizzazione, da completare nel 2015, ma senza alcun progetto e alcuna prospettiva su come Tnt riuscirà a restare sul mercato dopo aver ridimensionato notevolmente gran parte della gestione delle proprie attività di core business.
Le segreterie nazionali di Filt-Cgil, Fit-Cisl e Uiltrasporti hanno da subito contrastato il piano di Tnt, con due scioperi nazionali, riuscendo a coinvolgere tutti i livelli istituzionali - il Governo, il Ministero dello Sviluppo Economico ed il sindacato europeo dei trasporti ETF - per provare ad individuare soluzioni alternative ai soli tagli, in grado di risanare l'azienda e salvaguardare l'occupazione.
Uno degli strumenti proposti è stato il ricorso al contratto di solidarietà. Ma, di fronte all'irremovibile decisione aziendale di procedere con i licenziamenti, l'unica soluzione per tutelare le persone e permettere di mantenere il lavoro è stata l'attivazione della cassa integrazione in deroga e l'accordo in sede ministeriale per la ricollocazione di 300 addetti.
Questa vertenza, in tutti i suoi aspetti, ha dimostrato un ritardo strutturale nella politica industriale ed una inadeguata legislazione sugli ammortizzatori sociali in Italia, poco rispondente alla realtà produttiva e non in grado di garantire tutti i lavoratori attraverso strumenti ordinari.
L'assenza storica di una politica dei trasporti e delle infrastrutture ed una inconsistente progettualità, soprattutto in una fase di crisi economica così acuta, generano una scarsa competitività territoriale ed aziendale in un settore strategico per il rilancio dell'economia.
L'Italia, a differenza degli altri paesi europei, ha un sistema di distribuzione delle merci a lunga percorrenza rappresentato per oltre l'85% dal trasporto su gomma. Il cosiddetto ultimo miglio è svolto, per la maggior parte, dai corrieri espressi di grandi multinazionali come Dhl, Tnt, Ups, Fedex, tutte società che operano a livello internazionale ed in paesi come il nostro, dove il sistema di distribuzione e movimentazione delle merci sconta l'assenza di una strategia industriale indirizzata ad una logistica integrata capace di rendere la nostra economia concorrenziale ed autosufficiente.
La politica di Tnt, come di quasi tutte le multinazionali del settore della logistica, in questi anni è stata caratterizzata da una logica di profitto costruito attraverso un'eccessiva terziarizzazione spesso a ribasso, a scapito dei diritti salariali e normativi dei lavoratori della filiera, senza una vera logica di gestione organizzativa, di qualità e professionalità. Tutto ciò non si è tramutato in sviluppo concreto ed in "buona occupazione", ma in un modello di sistema frantumato e frammentato generando lavoro e lavoratori poveri che, in un momento di contrazione del mercato, per mere scelte di opportunità di riduzione dei costi, possono essere delocalizzati altrove.
La grave crisi ha messo in luce, purtroppo, un sistema industriale caratterizzato da un unico elemento di competizione, il fattore lavoro, dimostrando scarsa qualità e poca competenza. Un modello questo in cui si inserisce la politica delle grandi multinazionali che decidono di investire in un Paese, in quel momento geograficamente favorevole, utilizzando anche le risorse e gli incentivi messi a disposizione dalle politiche locali e che, in modo brusco e repentino, solo sulla base di scelte puramente aziendali, decidono di abbandonare o ridimensionare quelle attività, generando perdita di posti di lavoro e, come nel caso di Tnt, di fare un piano di ristrutturazione a spese dello Stato e senza alcuna garanzia della stessa permanenza in Italia.
La difficoltà di una vertenza come questa è di non riuscire a confrontarsi realmente con il management che sceglie un piano così drastico, poiché la trattativa si svolge con manager meri esecutori e senza autonomia di gestione della crisi. Così è stato impossibile provare a sperimentare soluzioni e percorsi diversi, meno invasivi ma che avrebbero permesso di salvare, anche a costo di grandi sacrifici, personale e professionalità, di lasciare le attività in Italia e di analizzare strategie capaci di rilanciare e rendere competitiva Tnt sul mercato. La mancanza di una reale interlocuzione ha indebolito, di conseguenza, il sistema della rappresentanza sindacale, messo in discussione spesso da una delusione profonda rispetto alla irremovibile decisione aziendale di procedere senza ripensamenti al piano di ristrutturazione.
Nella crisi economica si è verificata una trasformazione culturale e sociale, di cui dovremo tener conto nel progettare un nuovo modello di sviluppo che metta al centro la persona, il lavoro e la professionalità, attraverso una prospettiva di futuro tale da garantire lo sviluppo sostenibile realizzato da una classe politica e dirigenziale credibile.
Anche il modello di rappresentanza ha subìto, nella crisi e nella perdita di tanti posti lavoro, un mutamento nelle sue forme classiche e deve necessariamente essere sempre più rispondente alle profonde trasformazioni e sempre più rappresentativo delle diverse forme di occupazione, che solo un radicamento maggiore nei luoghi di lavoro potrà garantire. In quest'ottica, l'accordo sulla rappresentanza sottoscritto il 31 maggio da Cgil, Cisl e Uil con Confindustria rappresenta un positivo cambiamento per la contrattazione collettiva e per una rappresentanza generale nei luoghi di lavoro capace di raffigurare al meglio, con grande senso di responsabilità, le reali esigenze dei lavoratori.

Merci: per una bilateralità universale e inclusiva

di Antonio Pepe, Dipartimento Merci e Logistica Filt-Cgil Nazionale

L'attuale fase negativa del ciclo economico e produttivo, conseguente alla grave crisi economica e finanziaria che ha investito i paesi a economia avanzata, in Italia ha fatto esplodere tutti i limiti dell'intero sistema industriale e dei servizi, a partire dalla logistica e dal trasporto delle merci. Tutto ciò non ha consentito di sviluppare relazioni sindacali capaci di ampliare la partecipazione del lavoro, incidere efficacemente sull'organizzazione della produzione di beni e di servizi e dare pieno impulso alla contrattazione collettiva.
D'altra parte, la sempre più accentuata carenza di risorse pubbliche per garantire il diritto a un welfare di qualità e universale ha fatto sviluppare una serie di accordi nazionali atti a mantenere e incrementare le tutele alle lavoratrici e ai lavoratori anche attraverso i rinnovi contrattuali.
Nel settore del trasporto merci si sono prodotti tre istituti bilaterali, tutti originati dalla contrattazione nazionale, due dei quali pienamente operativi e gestiti da Enti bilaterali e paritetici.
Il Previlog attiene alla previdenza integrativa di settore e si rivolge a tutti i lavoratori ai quali si applica il ccnl logistica, trasporto merci e spedizione, il contratto nazionale delle agenzie marittime, il contratto dei porti ed è esteso alle guardie ai fuochi in virtù di un accordo nazionale.
Deve far riflettere la scarsa adesione al fondo da parte dei lavoratori di questi settori. La bassa adesione ai fondi di previdenza integrativa in generale, nel nostro paese, non ha consentito quel successo che molti si aspettavano. Il livello di adesione al Previlog non può essere considerato un buon risultato politico per il sindacato, che deve necessariamente interrogarsi a tutti i livelli e assumere, anche sul piano della comunicazione e del coinvolgimento informato dei lavoratori, alcune iniziative capaci di modificare la situazione. Si pensi al livello di partecipazione alle elezioni avvenute lo scorso settembre per il rinnovo dell'assemblea dei delegati, che ha visto una percentuale bassissima di lavoratori che hanno restituito la scheda inviata alla propria abitazione, ma anche alle stesse aziende, considerato che il fondo ha una gestione paritaria fra rappresentanti dei lavoratori e dei datori di lavoro. Non vorrei alimentare il facile allarmismo, cui siamo un po' tutti costretti in questo periodo, ma è del tutto evidente che, se partecipano al voto meno del 10% degli aderenti, ciò denota il forte scollamento sociale e la grave crisi di rappresentanza che c'è nel paese e che non risparmia il sindacato. Al pari, sul fronte imprenditoriale la partecipazione è stata ancora più bassa.
Se queste considerazioni hanno un briciolo di fondamento, è necessario aprire rapidamente una discussione puntuale di tutto il sindacato sull'utilizzo di questo fondo, su quale deve essere il ruolo esercitato dalla



Filt, dall'insieme delle sue strutture e dai delegati nel rapporto con i lavoratori, la sua efficacia e l'adesione e partecipazione alle scelte del fondo. Naturalmente è auspicabile che una tale riflessione sia svolta anche dalle associazioni datoriali per giungere ad azioni condivise da porre in essere.
Il fondo sanitario Sanilog, che si occupa di offrire un'integrazione ai servizi sanitari, nato con il rinnovo del Ccnl Logistica, Trasporto Merci e Spedizioni del 2010, insieme a Ebilog, è certamente una risposta importante in termini contrattuali alla tutela della salute dei lavoratori, in particolare ai costi che il lavoratore deve sostenere per avere delle cure appropriate ed efficaci, ma anche ai tempi di attesa per accedere ad analisi cliniche e diagnostiche.
Il fondo è ormai operativo, dopo tutti gli adempimenti svolti dal consiglio di amministrazione, i cui tempi per la verità non sono stati proprio rapidi. Di fatto, se si tiene conto dei circa 900 mila addetti nel settore, la copertura dei lavoratori è di circa 70.000.
È evidente che su questo fondo vi è stata un'attenzione maggiore del Sindacato che ha esercitato una forte pressione sulle associazioni datoriali per far iscrivere le imprese associate che hanno aderito all'accordo ed alla costituzione del fondo.

Ad oggi ci sono associazioni firmatarie di contratto nazionale che non hanno ancora aderito, facendosi scudo della crisi economica che attanaglia le imprese rappresentate. Le pressioni esercitate sulle imprese hanno prodotto un parziale risultato di adesioni che va ulteriormente incrementato. Deve essere chiaro che bisogna compiere una campagna di informazione ai lavoratori ancora più capillare e allargare il fronte delle adesioni delle aziende; ciò deve avvenire nella trasparenza più assoluta delle risorse utilizzate. Si tratta di avviare una verifica sulle prestazioni erogate, sulla quantità e sulla qualità, su eventuali integrazioni ed ampliamento delle stesse.
La costituzione di Ebilog, ente bilaterale le cui finalità riguardano la possibilità di effettuare studi e ricerche sull'evoluzione del settore del trasporto merci e della logistica nel territorio nazionale, sulle condizioni dei lavoratori, sui fabbisogni formativi, sulla solidarietà verso le lavoratrici e i lavoratori, dovrebbe essere in via di definizione. Tuttavia, a tre anni dalla sua costituzione, va denunciato lo stallo cui si è pervenuti. Infatti, non sono stati nominati tutti gli organi di governo dell'Ente, con grave danno alla credibilità dello stesso e dei soggetti che l'hanno promosso, come i sindacati nazionali di categoria e le associazioni nazionali dei datori di lavoro.
È prioritario dare immediata esecuzione alla sua operatività e quindi recuperare il tempo perduto, oltre ad avviare un intenso dibattito fra le parti costitutive per determinare un credibile ed efficace programma di Ebilog, rispetto alle finalità dello statuto in vigore e all'approvazione del regolamento che ne disciplini il funzionamento e l'utilizzo trasparente ed efficace delle risorse.
In definitiva, si può certamente ritenere che questi strumenti contrattuali hanno dato l'opportunità alla contrattazione collettiva di determinare nuove tutele ai lavoratori, senza stravolgere l'originalità della cosiddetta bilateralità positiva.

SANILOG

- Fondo di assistenza sanitaria integrativa istituito con rinnovo CCNL 2010/12
- Dal 1° gennaio 2012 tutti i lavoratori, non in prova, ai quali si applica il CCNL logistica- trasporto merci e spedizioni, hanno diritto a erogazioni di prestazioni sanitarie del Fondo, in dipendenza di contratto a tempo indeterminato compreso l'apprendistato.
- Per il finanziamento del fondo è previsto il solo contributo a carico delle aziende per un importo di euro 120 ogni anno, a cadenza mensile, dal 1° luglio 2011.

EBILOG

- Ente bilaterale nazionale per il settore logistica, trasporto merci e spedizione istituito con rinnovo CCNL 2010/12. Funzioni:
  1. analisi fabbisogni formativi;
  2. intervento a favore di autisti in caso di ritiro di patente di guida;
  3. interventi di sostegno al reddito;
  4. riqualificazione personale;
  5. verifica occupazionale del settore;
  6. promozione studi e ricerche su salute e sicurezza.
- Si finanzia dal 1° luglio 2011 con 2 € x 12 mensilità che l'azienda versa per ogni lavoratore + 0.50 € a carico del lavoratore. Le aziende non aderenti al sistema della bilateralità devono versare 5 € x 12 mensilità ad ogni lavoratore.

PREVILOG

- Fondo pensione complementare per i lavoratori della logistica nato dall'accordo costitutivo del 21 febbraio 2007. Lo scopo è di assicurare una copertura pensionistica complementare a quella offerta dal sistema previdenziale pubblico, ai lavoratori dipendenti da aziende che applicano i CCNL:
  - Logistica, trasporto merci e spedizione
  - Agenzie marittime e raccomandatarie e mediatori marittimi
  - Autoscuole e studi di consulenza automobilistica
  - Porti
- I contributi, versati con periodicità trimestrale, sono così ripartiti: 1% a carico del lavoratore e 1% a carico del datore (in caso di iscrizione al FASC il contributo aziendale non è dovuto).

Prioritario il rilancio del TPL *in Campania*

di Mario Salsano, Segretario Generale Filt-Cgil Campania

La Campania ha bisogno di un vero progetto industriale per eliminare il nanismo aziendale, migliorare la quantità e la qualità del servizio offerto, rilanciare l'industria di costruzione dei bus e del materiale rotabile, ridurre il traffico veicolare. In breve, realizzare il sogno di una mobilità sostenibile.

La competitività della Regione Campania, soprattutto nel settore del turismo, dipende molto dalla qualità e dalla vivibilità delle proprie città e queste dipendono in modo essenziale da un sistema di trasporto pubblico efficiente ed adeguato per la mobilità dei cittadini, per la fruizione delle bellezze artistiche, architettoniche e paesaggistiche, per limitare i danni dell'inquinamento. Per la Campania è un sogno questo modello di mobilità sostenibile. La dura e tragica realtà è purtroppo molto diversa: abbiamo un servizio di trasporto pubblico locale indegno di un Paese civile.

Com'è stato possibile giungere in pochi anni ad un così scarso livello di qualità, a questo stato di degrado e inefficienza? Il fallimento o la messa in liquidazione del CSTP di Salerno, dell'ACMS di Caserta, dell'EAV BUS, le gravissime difficoltà economico-finanziarie di tutte le partecipate pubbliche degli Enti Locali e della Regione sono il risultato di una fallimentare politica dei trasporti. I motivi di questa profonda crisi sono diversi: il taglio delle risorse destinate alla gestione del servizio e agli investimenti per il rinnovo del parco bus e treni; la mancanza di un Piano Regionale dei Trasporti; la gestione inefficiente e clientelare di quasi tutte le aziende partecipate pubbliche; l'assenza di un progetto industriale per efficientare il settore; il pauroso deficit di bilancio della Regione Campania (oltre 15 miliardi di euro) e degli Enti Locali che ha comportato enormi difficoltà economico-finanziarie e di gestione del servizio alle aziende pubbliche (che vantano rilevanti crediti nei confronti degli Enti pubblici) soggette ad una notevole esposizione creditizia nei confronti delle banche.

Il problema principale è rappresentato dal fatto che la Giunta Regionale della Campania, dal 2010, ha ridotto notevolmente le risorse per i contratti di servizio sottoscritti con le imprese di trasporto: del 29% per il TPL su gomma, da 395 milioni a 286 milioni di euro; del 14% per Trenitalia Trasporto Regionale, da 165 milioni a 142 milioni di euro; del 15% per EAV Ferro, da 175 milioni a 150 milioni di euro.

Allo straordinario e importante programma di infrastrutturazione della rete ferroviaria regionale, che ha portato la Campania ad avere una dotazione infrastrutturale ferroviaria tra le più alte d'Italia, è mancato un adeguato programma di potenziamento degli standard di sicurezza, ambientali e di tecnologie avanzate per l'esercizio ferroviario. Ma ancora più grave è stato il disimpegno finanziario per l'acquisto di nuovi bus e per il rinnovo del materiale rotabile. Tanto che, mentre in Europa la vetustà media dei mezzi è di 7 anni, la Campania si ritrova un parco mezzi tra i più vetusti d'Italia: per gli autobus il 23,49% ha più di 15 anni, il 26,74% da 10 a 15 anni e solo il 46% dei mezzi ha meno di 10 anni; per l'EAV si passa da una vetustà media di 26 anni per l'ex Circumvesuviana a una media di 32 anni per l'ex Sepsa, ad una media di 37 anni per l'ex Metrocampania N/E. È stata abbandonata, inoltre, la programmazione regionale del trasporto pubblico locale, mirata a migliorare l'efficienza del sistema, eliminare le sovrapposizioni dei servizi, ridurre il traffico veicolare ed abbattere l'inquinamento atmosferico. Il risultato è stato che il TPL è diventato sempre più frammentato ed inefficiente: 12.000 addetti per 139 aziende di trasporto locale, di cui 14 pubbliche e 125 private, il più alto numero di aziende tra le Regioni Italiane, seconda solo alla Sicilia, con circa il 65% di aziende sotto ai 10 dipendenti e con una dotazione di bus inferiore a 10.

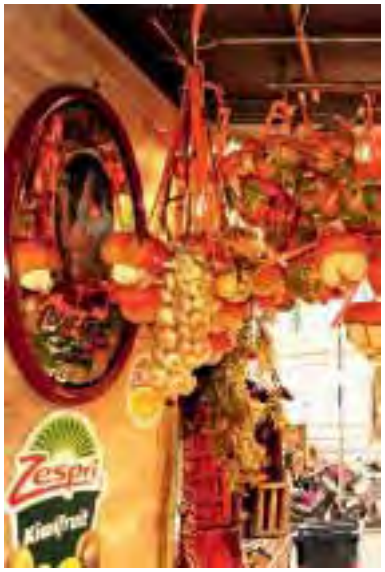
Abbiamo bisogno di un progetto industriale per eliminare il nanismo aziendale, migliorare la quantità e la qualità del servizio offerto, rilanciare l'industria di costruzione dei bus e del materiale rotabile. Invece, l'Iribus di Avellino, unica fabbrica che produce bus in Italia, è fallita per mancanza di commesse e la Firema di Caserta, fabbrica di costruzione e riparazione di locomotive, treni, metropolitane e tram, è in amministrazione controllata. Ma va evidenziata soprattutto la gestione fallimentare di quasi tutte

le partecipate della Regione e degli Enti Locali che, in questi anni, hanno svolto una politica clientelare, con un management espressione della peggiore partitocrazia, spesso privo di competenze e di capacità professionali. Infatti, secondo uno studio di ASSTRA, le aziende pubbliche campane hanno un'incidenza del costo del personale, sul totale dei costi, superiore alla media nazionale del 13%, una produttività espressa in termini di Km eserciti per ogni mezzo inferiore del 5%, un rapporto costi/ricavi tra i peggiori d'Italia. Naturalmente tutto il settore degli Appalti, nel TPL ed in Trenitalia Trasporto Regionale, ha subìto rilevanti riduzioni con un esteso ricorso agli ammortizzatori sociali.

In Europa, il settore del TPL sta subendo un processo di riorganizzazione rilevante, con la nascita di grandi gruppi, per fare economie di scala, con la possibilità di effettuare maggiori investimenti e con know-how. Anche l'Italia comincia a muoversi in tal senso, con alcuni esempi eloquenti di aziende in Lombardia e in Emilia Romagna. È tempo che anche la Campania realizzi un progetto industriale analogo. Per il rilancio del settore avremmo la necessità di una svolta nelle scelte politiche della Giunta Regionale della Campania che non si intravede, anche se sarebbe sbagliato non vedere alcuni cambiamenti che si stanno producendo. Elementi positivi sono: l'individuazione del bacino unico regionale ottimale, suddiviso in lotti, designando la Regione quale ente di governo (Legge Finanziaria Regionale n. 5 del 6 maggio 2013), al fine di avere un coordinamento centralizzato a livello regionale delle attività di pianificazione e di programmazione dei servizi di trasporto pubblico locale; l'approvazione del Piano di Riprogrammazione dei Servizi che, previsto dalla legislazione vigente (Legge di stabilità 2013, art. 1 comma 301 Legge 228 del 24.12.2012), rappresenta il primo tentativo di programmazione, delineando le linee strategiche per il settore.

In sintesi: promuovere l'intermodalità; rafforzare i servizi ferroviari; adeguare i servizi a scarsa domanda prevedendo la sostituzione delle modalità di trasporto diseconomiche.

Senza risorse adeguate, il Piano rischia di trasformarsi in un ulteriore taglio dei servizi. La Giunta Regionale non può pensare di confermare soltanto le risorse del 2012, senza tener conto che nei precedenti anni c'è stato un taglio di circa il 30% e che il TPL è sull'orlo del baratro; è necessario che preveda in bilancio risorse adeguate e pluriennali. Anche gli Enti Locali devono contribuire al finanziamento del settore, almeno per le risorse storiche. Si sono completati importanti processi di fusione delle aziende partecipate del Comune di Napoli e della Regione Campania: ANM e Metronapoli per il Comune di Napoli; Circumvesuviana, Sepsa e Metrocampania N/E



(oggi EAV) per la Regione. Questi provvedimenti, insieme al contratto di rete tra le aziende di mobilità su gomma (ANM – CTP ed EAV BUS) che ha l'obiettivo di fare sinergie evitando sovrapposizioni di servizi, e l'approvazione del Piano di Rientro dell'EAV con relativo sblocco di 200 milioni di euro di fondi FAS, vanno nella giusta direzione di riorganizzazione ed efficientamento. Per questo riteniamo sbagliata la volontà dell'Assessore Regionale ai Trasporti di effettuare le gare per l'affidamento dei servizi minimi entro fine anno. È una scelta sciagurata perché significherebbe svendere le partecipate pubbliche (che nelle attuali condizioni sarebbero impossibilitate a competere) e rappresenterebbe un grande affare per i privati, con i rischi anche di infiltrazione della criminalità, l'unica organizzazione in grado di avere enorme liquidità.

Il regolamento 1370/2007 della Comunità Europea rinvia al 2019 l'obbligo delle gare, consentendo nella fase di transizione l'affidamento diretto dei contratti di concessione dei relativi servizi (in house) oppure la gara a "doppio oggetto" (per favorire la crescita industriale delle aziende pubbliche e per superare la frammentazione del settore), che individui sia il socio, cui deve essere conferita una partecipazione non inferiore al 40%, sia gli specifici compiti operativi connessi alla gestione del servizio. Sono queste le scelte più idonee per completare il processo di riorganizzazione del settore e per evitare rischi di licenziamenti collettivi non essendo il settore dotato di ammortizzatori sociali.

In Italia, tutti i settori che hanno subìto processi di riorganizzazione hanno goduto di un sistema di regole e di ammortizzatori sociali strutturali per tutelare i lavoratori.

L'affidamento dei servizi mediante gara pubblica, prima di avere una legislazione di supporto a tutela dei lavoratori che non troveranno proficua occupazione, avrebbe un impatto sociale drammatico. In questi ultimi anni la FILT, insieme alle altre Organizzazioni Sindacali Confederali, ha impedito il ricorso a licenziamenti collettivi nel TPL, costituendo il Fondo di sostegno, con un accordo con le Associazioni Datoriali ASSTRA e ANAV e la Giunta Regionale della Campania. Ma non è sufficiente, a causa dell'esiguità delle risorse a disposizione (15 milioni di euro già impegnati) a fronte degli imponenti processi di riorganizzazione necessari. Occorre essere consapevoli che il TPL, per essere rilanciato, deve diventare prioritario nelle scelte politiche, per il suo valore sociale, ambientale ed economico. A tale proposito è necessaria una grande operazione politica e culturale, che coinvolga i cittadini, le forze sociali, le associazioni ambientaliste, le associazioni dei consumatori, le istituzioni e le forze politiche.

Il sistema aeroportuale del nordest *tra diritti e opportunità*

di Ilario Simonaggio, Segretario Generale Filt-Cgil Veneto

Il 5 novembre scorso abbiamo svolto il Convegno sul trasporto aereo del nord est, con l'intento di rilanciare proposte per dare gambe alla politica dei trasporti come motore di crescita e sviluppo e azioni a sostegno del piano per il lavoro della CGIL nazionale e regionale.
Abbiamo analizzato la situazione attuale tra limiti e potenzialità e provato a sfidare i nostri qualificati interlocutori sulle direttrici dello sviluppo economico e sociale. Possiamo dire che abbiamo sparso semi di cultura e di relazione in un contesto che è molto concentrato sulla propria condizione umana ed economica. Nel confronto abbiamo obbligato noi stessi e gli altri ad alzare lo sguardo dalla quotidianità e svolgere valutazioni su prospettive e occasioni che meritano di essere colte.
La relazione è stata accompagnata da un buon lavoro preparatorio con documenti e scritti dei delegati e dei segretari delle strutture aziendali e territoriali. In modo chiaro abbiamo disegnato un possibile quadro di misure infrastrutturali e di valorizzazione delle risorse umane. In sintesi, su scali, investimenti e rafforzamento del sistema regionale, riteniamo che si debba porre una concreta moratoria nazionale alla creazione di nuove strutture aeroportuali concentrandoci, invece, sul miglioramento degli indici di attività e qualità dei servizi. Siamo convinti che la definizione di un sistema regionale favorisca la definizione del piano perché indica con nettezza i vantaggi di un riordino funzionale dell'attuale offerta frammentata, divisa, ma soprattutto di scarsa qualità.

Sulla competizione e sul risanamento della filiera abbiamo esplicitato la necessità di intervento legislativo europeo e nazionale che ponga fine all'attuale dumping sociale tra Stati, Compagnie, Società. Bisogna evitare la proliferazione di società false o fittizie, concentrare lavoro e reddito prodotto in buone mani con una legislazione che selezioni in modo oggettivo le caratteristiche necessarie per operare nell'attività del trasporto aereo.
Abbiamo riconosciuto che Save Spa si è assunta l'impegno nei confronti del territorio di guida del processo di integrazione tra gli scali. Rimaniamo prudenti, invece, sulle possibilità di sviluppo e sul gigantismo aeroportuale in quanto oggi c'è una situazione di grande sofferenza dei bilanci e dei traffici all'aeroporto Catullo di Verona; l'aeroporto di Montichiari è lontanissimo da movimenti ottimali per il pareggio del bilancio; lo scalo di Treviso si dibatte sulla limitazione dei voli indicata dal Ministero dell'Ambiente; infine, lo stesso Marco Polo è lontano da ipotesi di saturazione dell'esistente.
Per questo ribadiamo che nel breve, medio periodo ventennale non servono né nuove piste, né previsioni di nuove strutture. Di gran lunga più conveniente è programmare l'effettivo miglioramento della qualità dell'esistente, con particolare attenzione alla sicurezza del sistema e all'accoglienza dei passeggeri, alla velocizzazione delle operazioni, ai costi dei servizi.
Ci siamo, inoltre, soffermati sul rivendicare garanzie e impegni per il benessere economico e sociale per tutti gli operatori.

Siamo convinti che la ricchezza prodotta deve essere distribuita in modo più corretto per evitare uno squilibrio insostenibile tra i vari attori del sistema. Spetta ai gestori assumere un ruolo decisivo di pianificazione dello sviluppo, dei fattori di crescita equilibrata tra attività avio e non avio, delle condizioni di agio per tutte le società che operano nel sedime e i lavoratori che sono le colonne portanti di un sistema che eroga servizi ai passeggeri.
Infine, uno sguardo accurato è stato rivolto a tutti gli attori del sistema trasporto aereo. Dalle compagnie aeree alle società di handling agli enti di controllo e di assistenza al volo, accomunati dall'interesse di offrire buoni servizi a prezzi convenienti per attrarre merci e passeggeri.
La competizione tra le compagnie aeree è stata analizzata tra flessibilità e qualità dell'offerta, sfruttamento delle condizioni di chi lavora e viaggia con i vettori low cost, pagando le tasse in paradisi fiscali europei nonostante le basi siano stabili in Italia, applicando contratti aziendali che hanno salari minimi intollerabili, lucrando sulla eccessiva offerta italiana ed europea di scali lontani dalla saturazione.
Abbiamo indicato il cambiamento necessario con un buon regime di regole che impedisca lo scivolamento verso il basso delle condizioni contrattuali a tutti i livelli e che includa nel contratto di settore anche gli addetti delle low cost.
Altrettanto abbiamo fatto con le società di handling chiedendo che la competizione del settore sia garantita per legge tra società adeguatamente capitalizzate e capaci di garantire il servizio. Basta logiche liberiste con tariffe stracciate e offerta a basso costo, di soggetti accreditati senza i necessari requisiti di solidità patrimoniale a danno degli ignari utenti, degli aeroporti, dei lavoratori del settore e dell'immagine complessiva del nostro paese. Serve l'impegno ad offrire salari più dignitosi, per rispondere nel migliore dei modi alla sfida globale della qualità.

Ad ENAC abbiamo chiesto un'importante opera di prevenzione di conflitti e disastri tra gestori, società di handler, compagnie aeree. Le tre grandi crisi di compagnie aeree con sedi locali (Alpi Eagles, My Ar.com, Eagles poi Prima ora Wikifly) ci hanno offerto l'esperienza pratica che ci sono situazioni che devono imporre lo stop molto prima di acclarare fenomeni di overbooking, inaffidabilità del servizio, danni rilevanti allo Stato e ai lavoratori con fallimenti da centinaia di milioni di euro e migliaia di lavoratori licenziati.
Il corpo centrale della comunicazione ha rivendicato i diritti dei lavoratori tra rinnovo del contratto e mercato del lavoro. I lavoratori che operano in Italia in maniera stabile hanno diritto ad avere un contratto unico chiaro e inclusivo del trasporto aereo che eviti il dumping contrattuale. Abbiamo chiesto una scommessa su una buona, forte, stabile, qualificata, motivata occupazione, oltre alla valorizzazione del fattore lavoro attraverso il pieno rispetto delle condizioni di orari, salari e utilizzo delle persone.
I nostri interlocutori hanno seguito la scaletta tracciata dando sfoggio di impegni e azioni finalizzate a superare la crisi del trasporto aereo.
Molte le sollecitazioni e le indicazioni rivolte sia alla politica sia alle istituzioni perché il mercato sia regolato e capace di migliorare l'attuale condizione asfittica tra frammentazioni e competizione di basso profilo.
Solo il tempo ci dirà se alle parole, che abbiamo riportato sinteticamente nel sito della Filt-Cgil Veneto (www.filt.veneto.cgil.it), seguiranno fatti concreti che diano un senso al titolo del nostro Convegno **"Fare sistema, dare diritti, cogliere le opportunità".**

Il trasporto pubblico locale *fra ritardi e mancate scelte*

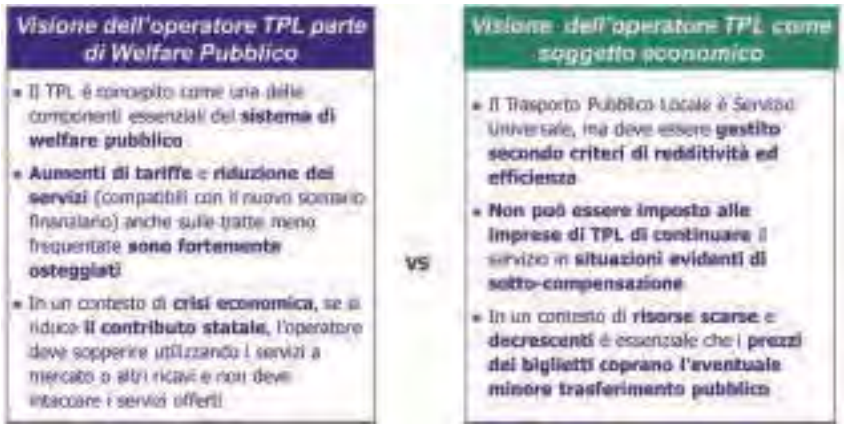
di Massimiliano Sartori, Consulente The European House-Ambrosetti

Il Trasporto Pubblico Locale in Italia continua, purtroppo, a essere percepito dalla quasi totalità degli utilizzatori come un servizio di bassa qualità sia in termini di frequenze, sia in termini di comfort e rispetto degli orari. Esistono dei casi di buona efficienza del servizio, ma la generale insoddisfazione per il TPL è trasversale nella popolazione in tutte le età e le aree geografiche del nostro Paese.
Le cause possono essere le più svariate e vanno da una cattiva gestione, come i casi ATAC di questi giorni confermano in modo drammatico, a bassi finanziamenti erogati in favore del TPL conseguenti sia alla crisi economica, sia alla storica prevalenza dell'automobile privata in Italia come mezzo di spostamento. È evidente che la messa in concorrenza dei servizi di TPL, le gare aperte a più operatori per l'assegnazione dei servizi di trasporto, la separazione tra gestione delle aziende di TPL e controllo politico porterebbero a enormi miglioramenti in termini di qualità, efficienza e competitività del servizio.
Tralasciamo le cause di inefficienza dovute alla cattiva gestione delle aziende di TPL, troppo frequentemente collegate a interessi clientelari localistici e politici, nella convinzione (speranza) che il tempo farà il suo corso e il ricambio prima o poi arriverà.
Focalizziamoci su tre elementi: il cambiamento della mobilità nei centri urbani e nelle aree metropolitane, la cronica sottocompensazione del TPL dovuta ad una ancora non risolta questione sul ruolo del TPL nel sistema economico e il nanismo delle nostre imprese di TPL rispetto a quelle europee.

PRIMO. Il cambiamento della mobilità nei centri urbani e nelle aree metropolitane è un elemento molto importante, anche se meno dibattuto, per spiegare il livello di insoddisfazione dell'attuale servizio offerto dal TPL.
La domanda di mobilità oggi è generata da fattori di cambiamento rispetto al passato. Tali fattori riguardano le sfere: lavorativa, connessa ad una sempre maggiore frequenza negli spostamenti dei lavoratori generata dai processi di internazionalizzazione e globalizzazione; economica, relativa alla disponibilità finanziaria e capacità di spesa dei cittadini che hanno facilmente accesso a mezzi di trasporto privati e pubblici; sociale, legata alla maggiore disponibilità di tempo non lavorativo connessa sia all'allungamento medio della vita, sia al miglioramento della sua qualità; culturale, si consideri il diverso peso e significato che ha assunto il tempo libero nelle società moderne.
Le città e le aree metropolitane sono state nel tempo oggetto di studi e analisi che le hanno trasformate, o meglio evolute, a luoghi e spazi dedicati prevalentemente a supportare i flussi di mobilità derivanti dalle attività in essa localizzate, influenzando la pianificazione urbana in base ai luoghi attrattori e generatori di traffico e spostamenti (fiere, aeroporti, università, scuole, municipi, stadi, centri sportivi, cinema, centri commerciali).
I cambiamenti delle città hanno modificato in modo sostanziale i flussi, le abitudini e gli spostamenti dei cittadini. In Italia e Lombardia gli spostamenti non sistematici (tempo libero) hanno superato negli ultimi anni, per la prima volta, quelli sistematici (tragitto casa-lavoro). Per la Lombardia si stima che gli spostamenti sistematici (lavoro, studio) si attestino al 30% circa in media.
Gli attuali flussi di mobilità delle città si caratterizzano sempre più come spostamenti non sistematici con orari variabili e non prevedibili, o comunque non riconducibili a spostamenti del tipo casa-lavoro o casa-studio.
Quanto l'attuale servizio offerto dal TPL in termini di frequenze, orari e percorsi è coerente con il fatto che gli spostamenti non sistematici superano quelli sistematici, sui quali è stata costruita tutta l'offerta del TPL? *(domanda retorica)*
In aggiunta a ciò, altro elemento di forte discontinuità rispetto al passato è il prevalere del fattore tempo, rispetto al fattore costo. Ciò non significa che i cittadini siano diventati non sensibili al costo, ma la scelta è indirizzata in modo prevalente sulla modalità e servizio di trasporto che ci consente di raggiungere il luogo desiderato nel più breve tempo possibile, rispetto alla modalità meno costosa. In altre parole, i cittadini, in particolare quelli che abitano nelle aree metropolitane, sono più disposti che in passato ad utilizzare modalità di trasporto anche più costose a fronte della garanzia di un tempo di viaggio minore. Il prevalere del fattore tempo su tutti gli altri fattori dello spostamento, inoltre, è inteso anche come esigenza di rispettare gli impegni orari assunti. Essenziali sono le modalità di trasporto che garantiscono lo spostamento rapido e sicuro. Il TPL risponde a questa nuova esigenza? *(domanda retorica)*

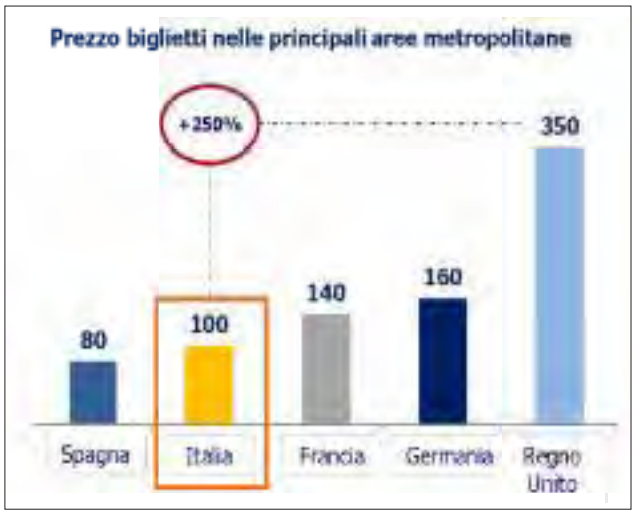
SECONDO. La cronica sotto-compensazione del TPL è l'altro (pesante) elemento che non rende efficiente il sistema ed è dovuto ad una ancora non risolta questione sul ruolo del TPL nel sistema economico.
Il TPL rientra all'interno del concetto di Servizio Universale inteso come "servizio che, per ragioni di natura non economica, si ritiene che necessariamente debba essere fornito,

in quanto ritenuto socialmente utile per la collettività, sostenendone comunque il costo in condizioni possibilmente non distorsive". Anche a livello EU, se un (qualsiasi) servizio soddisfa tali requisiti, gli Stati Membri possono finanziarlo perché risulta essenziale per la vita dei cittadini e per lo sviluppo socioeconomico dei territori e delle nazioni. In tale categoria, ovviamente, rientra il servizio di TPL. Tuttavia, l'obiettivo di equità, universalità e solidarietà a cui aspirano gli Stati europei è differente dal concetto di Servizio Universale/Servizio Pubblico che si è affermato in altre parti del Mondo. In Europa i costi del servizio sono ripartiti sull'intera popolazione e il finanziamento del servizio stesso avviene prevalentemente attraverso la tassazione generale sui redditi e sui beni.
Il TPL, pertanto, può essere visto come un meccanismo finalizzato a garantire l'uguaglianza, l'equità sociale e la solidarietà oppure come un meccanismo per aumentare l'efficienza in un sistema economico, e quindi trattato come un soggetto economico a cui è opportuno attribuire caratteristiche di più spiccata vocazione industriale.



I due modelli, alternativi tra loro, presentano comunque alcune criticità. Se, da una parte, il primo si scontra con la bassa produttività e competitività, dall'altra parte il secondo si scontra con una crescente disuguaglianza sociale che porta a un declino del senso di solidarietà.
A prescindere da quale modello si voglia perseguire, una cosa è certa: è necessaria una visione di quale modello si voglia adottare e una forte coerenza nell'adozione dello stesso. Quella che è mancata in Italia negli ultimi 15-20 anni (che poi sono i soliti ultimi 15-20, sempre quelli).
In Germania, la fornitura di servizi di trasporto ferroviario è stata gradualmente liberalizzata attraverso un processo governato; in Francia, il trasporto ferroviario è pubblico e protetto, mentre nel Regno Unito è stato liberalizzato con una separazione quasi totale tra gestore delle infrastrutture e imprese di trasporto.
In Italia, la non scelta ha portato a una via di mezzo dannosa e insostenibile. La non scelta ha prodotto una situazione di cronica sotto-compensazione che ha prodotto questi risultati:

- età media del parco macchine del TPL più elevata in Europa: 9,2 anni contro una media europea di 7,7 anni (Svezia 6,2);
- penultimo posto in Europa per investimenti nel rinnovo dei mezzi;
- ultimo posto in Europa per velocità media di percorrenza;
- primo posto in Europa come livello di frammentazione degli operatori, operatori piccoli e non in grado di competere a gare internazionali.



**TPL biglietto integrato (gomma,ferro). Aree metropolitane considerate: Milano, Madrid, Parigi, Berlino e Londra; la distanza di riferimento considerata è compresa tra i 17 e i 40 km, Italia=100*
**Fonte: elaborazioni The European House-Ambrosetti, 2012

Prezzi inglesi sono superiori di circa il 250% rispetto a prezzi italiani per quel che riguarda i biglietti singoli e del 450% circa superiori per quanto concerne gli abbonamenti integrati. In Francia il prezzo è superiore del 40% sui biglietti singoli e del 100% sugli abbonamenti; in Germania il prezzo del biglietto è superiore del 60% sui biglietti singoli e del 150% sugli abbonamenti. La differenziazione tra livelli di finanziamenti in essere tra i paesi europei ha a che fare con le diverse concezioni dell'operatore di TPL nel suo ruolo di erogatore di trasporto pubblico locale. Oltre ad un minore costo per gli utilizzatori, in Italia anche i contributi pubblici sono tra i più bassi in Europa.

dati in centesimi di Euro per chilometro, nel trasporto regionale ferroviario. I corrispettivi unitari fanno riferimento al contributo pubblico
**Fonte: elaborazioni The European House-Ambrosetti, 2012

Come si può osservare dai dati relativi ai prezzi dei biglietti e dai contributi in termini di passeggero-km nel trasporto ferroviario regionale, emerge in modo chiaro la situazione di sottocompensazione in cui versa il Trasporto Pubblico Locale in Italia.
A livello complessivo, se si analizzano i ricavi totali unitari (prezzi dei biglietti pagati dai viaggiatori e contribuzione pubblica), gli operatori di TPL in Germania, Francia e Inghilterra hanno ricavi unitari complessivi che, mediamente, sono tra il 50% e l'80% superiori a quelli italiani. Queste differenze nei livelli di finanziamenti hanno a che fare con le diverse concezioni dell'operatore di TPL e del suo ruolo.
In Italia, le resistenze esistenti sull'aumento dei prezzi hanno a che vedere con una visione paradossale dove gli operatori di TPL sono considerati al tempo stesso sia come parti del sistema di welfare nazionale, sia come attori economici legati al rispetto degli stessi vincoli di bilancio di qualsiasi attore di mercato. Solo in Italia il tema delle tariffe è un tabù, probabilmente perché per ora non è mai stato posto in maniera corretta nell'ambito di un giusto *trade - off* tra prezzo e incremento della qualità. Anche in Italia, molto probabilmente (cioè quasi sicuramente) i viaggiatori sarebbero disponibili a pagare un prezzo maggiore se avessero in cambio un servizio migliore, come quello fornito a Parigi, Londra e Berlino.

TERZO. Il nanismo delle nostre imprese di TPL è il terzo elemento di debolezza del sistema.
Investimenti, livelli di compensazione adeguati, una gestione del servizio coerente con il modello scelto ha permesso agli operatori dei principali Paesi Europei di crescere, internazionalizzarsi, integrarsi su differenti modalità e costituire una massa critica tale da consentire loro di competere anche al di fuori del Paese di origine.
Deutsche Bahn (tedesca) ha comprato Arriva (UK) formando un gruppo da 33 miliardi di Euro di fatturato, che registra 3,6 miliardi di passeggeri ogni anno ed è presente in 12 Paesi con il servizio di TPL e in 130 con il servizio di trasporto merci. Veolia e Transdev (francesi) si sono anch'esse unite formando un gruppo da 8 miliardi di Euro, che registra 4 miliardi di passeggeri ogni anno ed è presente in 28 Paesi con il servizio di TPL. Quante nostre imprese di TPL hanno come obiettivo o in programma di partecipare a gare per offrire servizi di trasporto al di fuori dell'Italia? *(altra domanda retorica)*. In Italia, con riferimento al TPL regionale, la più grande è 1/7 della più grande in Europa e la decima in Italia è 21 volte più piccola della settima europea.

*Fonte: elaborazioni Axteria per Trenord

Le fusioni in Europa tra aziende di TPL che sono complessivamente più grandi e sane (disponendo sia della leva del contributo pubblico maggiore, sia di quella del prezzo del biglietto maggiore) si stanno preparando alla futura liberalizzazione dei trasporti in Europa. In Italia, si è generata, invece, una spirale negativa fatta di basse tariffe e bassa contribuzione pubblica, bassi investimenti in materiale rotabile, che producono una bassa qualità del servizio e un'insoddisfazione elevata da parte degli utenti, basso tasso di innovazione, che invece in altri Paesi risulta elevato, fatto da politiche tariffarie integrate e avanzate politiche di marketing finalizzate ad attrarre i clienti.
In questo scenario una cosa è certa: la liberalizzazione dei servizi di TPL, l'apertura dei mercati e la loro contendibilità sarà un dato di fatto nei prossimi anni (chi è nostalgico degli anni '80-'90, dell'economia chiusa, dei mercati non contendibili, dell'IRI, dell'inflazione a doppia cifra, della liretta, si metta il cuore in pace). La liberalizzazione del settore, tuttavia, non è un valore in sé, e senza un progetto industriale per il settore può diventare un *boomerang*. Per prima cosa è necessario aumentare i trasferimenti pubblici al settore in modo strutturale e i ricavi da traffico devono derivare da tariffe in linea con gli standard europei e con il servizio che si vorrà fornire. Secondariamente, ma non meno importante, è essenziale che le aziende di TPL siano gestite in ottica economica (e non politica), sia favorita una politica di aggregazione, di integrazione modale e di internazionalizzazione.
Quando i mercati si apriranno anche nel TPL (è solo questione di tempo) riusciremo a essere prede o predatori? E questa non è una domanda retorica, abbiamo tutte le possibilità nella competizione di emergere!

La modernizzazione italiana
attraverso la storia delle ferrovie

di Stefano Maggi, Università di Siena - Dipartimento di Scienze politiche e internazionali

Fare gli italiani

Al momento della costituzione del Regno d'Italia, i chilometri in esercizio nella penisola erano 2.189: il Piemonte ne aveva 850, il Lombardo-Veneto 607, il Granducato di Toscana 323, lo Stato Pontificio 132, il Regno delle Due Sicilie 128, il Ducato di Parma 99, il Ducato di Modena 50.

La rete toscana risultava completamente isolata dal nord e dallo Stato Pontificio, il quale a sua volta era del tutto separato dal Regno delle Due Sicilie. Da Bologna, che sarebbe in seguito divenuta il principale nodo ferroviario, non si poteva né valicare l'Appennino, né raggiungere Ancona lungo la costa, né superare il Po a Ferrara. Soprattutto, ben 34 province su 65 erano prive di strade ferrate e attendevano un intervento statale.

Si presentava quindi la necessità inderogabile di collegare le varie parti della penisola con una rete efficiente di trasporti, sia per il controllo dell'ordine interno e dei confini, visto che il treno consentiva il veloce spostamento delle truppe e delle forze di pubblica sicurezza, sia per la realizzazione di un mercato nazionale, dal quale ci si aspettava un consistente aumento dei commerci. Ma soprattutto per mettere in comunicazioni gli italiani, che erano e si sentivano isolati fra un territorio e l'altro: simbolo di questo isolamento era il nome di alcune regioni, declinato al plurale, come Puglie, Abruzzi, Calabrie, Maremme.

Il meridione fu unito al resto dell'Italia in ritardo (a parte l'Adriatica completata nel 1862 fino a Brindisi-Lecce) e quando il nord era già allacciato ai paesi confinanti con le ferrovie transalpine: la linea del Semmering, per il collegamento fra Trieste e l'Austria, fu realizzata nel 1854, il valico del Brennero fu aperto nel 1867, il traforo del Cenisio (13,6 km) nel 1871, il valico di Pontebba nel 1872, il traforo del San Gottardo (15 km) nel 1882. Quest'ultimo tunnel ebbe un notevole successo commerciale, canalizzando il traffico fra il porto di Genova e le regioni industriali della Germania, come la Ruhr. Solo il traforo del Sempione (19,8 km), previsto da una convenzione italo-svizzera del 1898, fu completato nel nuovo secolo e inaugurato nel 1906.

La valigia delle Indie

Le gallerie transalpine avevano un valore che si potrebbe definire mondiale, per il fatto che vi transitava il maggiore traffico internazionale, denominato "Valigia delle Indie", cioè le merci che andavano dalla madrepatria Inghilterra alle Indie britanniche.

Aperto nel novembre 1869 il canale di Suez, la galleria del Moncenisio di 13,6 km fu inaugurata due anni dopo, nel settembre 1871. Il primo treno impiegò tra le due estremità del traforo 40 minuti, contro le 12 ore circa che occorrevano per percorrere la carrozzabile. Ma il progresso di tempo non era neppure paragonabile ai vantaggi nella spedizione di merci: tonnellate e tonnellate trasportate su un solo treno al posto di centinaia di carri trainati dagli animali.

La testimonianza letteraria di Jules Verne è la più adatta per comprendere l'importanza di questo itinerario: il protagonista Phileas Fogg, insieme con il suo fidato aiutante, passava appunto dal Moncenisio per compiere *Il giro del mondo in 80 giorni*, nel romanzo pubblicato nel 1873.

Ferrovia e gallerie

La ferrovia arrivò in Italia in ritardo rispetto ai paesi dell'Europa centrale, come Gran Bretagna, Belgio e Francia, ma pose subito problemi nuovi ai progettisti, a causa della tormentata orografia del territorio. Fu così necessario trovare il modo di superare le montagne, che punteggiavano numerose parti della penisola e che soprattutto separavano l'Italia dagli altri Stati. Solo in questo modo si poteva, infatti, garantire una circolazione di merci e di viaggiatori tale da stimolare lo sviluppo del Paese.

Le gallerie alpine furono le maggiori opere tecniche del XIX secolo, vero banco di prova delle capacità ingegneristiche. La galleria

del Frèjus rappresentò addirittura, insieme al taglio dell'Istmo di Suez, il principale simbolo del progresso e del dominio dell'uomo sulla natura nell'epoca del positivismo.
All'epoca si contrapposero due scuole di pensiero riguardo all'attraversamento delle Alpi: quella austriaca con linee tortuose prevalentemente allo scoperto, e quella italiana che prevedeva per tutti gli itinerari gallerie di oltre 10 km, le quali sono rimaste per molto tempo le più lunghe del mondo. Così l'Italia si trovò nel tempo ad avere valichi ferroviari di diversa concezione: il Brennero (1867) e Pontebba (1872) all'aperto perché su linee ex austriache, il Moncenisio (1871), il Gottardo (1882) e infine il Sempione (1906) in galleria.
I trafori alpini, ai quali furono dedicati i maggiori sforzi della ricerca tecnica, rappresentarono una questione assai sentita, perché l'Italia ambiva ad inserirsi nel novero delle grandi potenze, dimostrando le sue notevoli capacità in questo settore.

I viaggiatori del treno

All'inizio il treno fu utilizzato soprattutto dai mercanti e dai militari, che erano allora gli unici abituati a trasferirsi da un luogo all'altro. Con il tempo nuove categorie di persone cominciarono poi a viaggiare: a partire dalle donne che negli scompartimenti delle vetture ferroviarie si muovevano da sole per la prima volta nella storia. Certamente il pubblico del treno aveva un'istruzione sopra la media: oltre alle discussioni appassionate sulla politica e sul progresso, tenute negli scompartimenti delle vetture, di cui a volte le cronache di viaggio ci hanno lasciato traccia, lo testimonia la diffusione della lettura, durante i viaggi in treno, di romanzi tascabili e giornali che si diffusero con la crescita dei viaggi ferroviari.

La ferrovia e la scoperta dell'Italia

In Italia lo sviluppo dei trasporti fu ricco di significati ideali, perché arrivò con il Risorgimento nazionale in un paese arretrato. All'indomani dell'unificazione si viaggiò per la penisola a piedi, con le diligenze, ma soprattutto con i treni. Gli Italiani del nord scoprirono il meridione, come gli Italiani del sud scoprirono il settentrione. Sulle tradotte militari e sui treni che collegavano il nord al sud si cominciò a parlare con gente di dialetti diversi dal proprio, cercando di farsi comprendere dagli abitanti di altre regioni.
Non solo, anche la cartografia e l'analisi statistica del territorio cominciarono a svilupparsi in epoca ferroviaria, proprio perché il treno consentiva di scoprire plaghe in precedenza ignote persino a chi abitava a pochi chilometri di distanza.

Binari e progresso sociale

Molti osservatori ritenevano che i binari avrebbero avvicinato le persone non solo a livello fisico, ma anche a livello sociale: con la rivoluzione francese era, infatti, nata l'idea di un progresso etico-politico legato a quello tecnico-scientifico e per tutto l'Ottocento la strada ferrata rappresentò il contenuto pratico essenziale di questo legame, vista come il principale «macchinario» che si opponeva alle abitudini, ai costumi, ai comportamenti dell'*ancien régime*. In realtà, essa deluse le aspettative sugli effetti egualitari: per lunghi anni il treno permise di spostarsi con celerità alle sole categorie agiate, accrescendo il potere del denaro, visto che il prezzo dei biglietti, troppo alto in rapporto ai salari, non consentiva ai ceti popolari di utilizzarlo; inoltre, sia sui treni sia nelle stazioni, furono stabilite e rispettate le distinzioni di classe: separate vetture, separate sale d'attesa, talvolta persino stanze distinte nei ristoranti. Ancora nel primo decennio del Novecento, in media gli Italiani viaggiavano in treno due volte all'anno, contro le 27 volte degli abitanti della Gran Bretagna. Ma il treno portò con la rete ferroviaria una prima connessione fra i territori, molto prima che arrivassero le automobili. Favorì dunque il mercato nazionale delle merci, così come la circolazione delle idee, grazie anche ai ferrovieri che rappresentavano in assoluto i lavoratori industriali più diffusi a livello nazionale, una sorta di "aristocrazia operaia", molto sindacalizzata e trainante per le altre categorie di lavoratori.

Ferrovie dello Stato e progressi tecnici

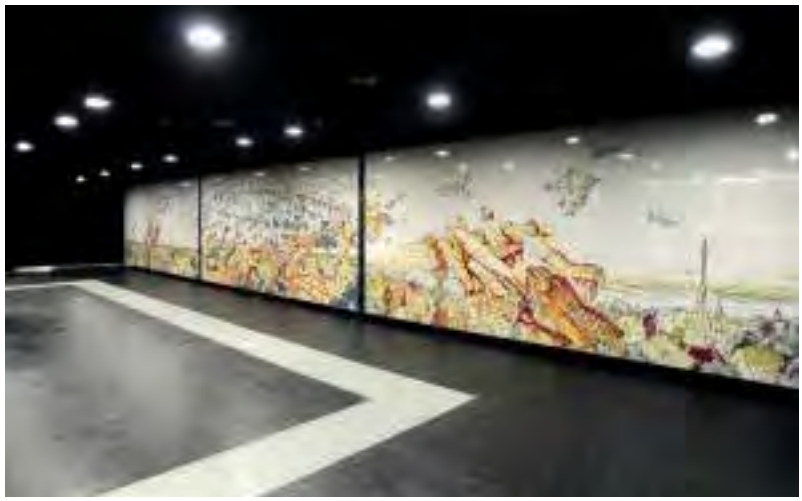
La gestione statale sotto il ministero dei Lavori Pubblici, a partire dall'aprile 1905, si caratterizzò per il grande sforzo di rilancio tecnico dell'azienda Ferrovie dello Stato, mentre si completava la rete secondaria e prendevano avvio le elettrificazioni, vero vanto dell'Italia dell'epoca.
Per il ventennio fascista, sono da ricordare sia le novità sociali (dai treni di lusso ai treni popolari), sia le conquiste tecniche (dalle "direttissime" alle littorine, all'elettrificazione in corrente continua).
Nel secondo dopoguerra, si ebbe la grande stagione della ricostruzione del paese, nella quale le ferrovie furono uno dei maggiori protagonisti, poi arrivò il periodo del "miracolo economico" in cui iniziò la motorizzazione di massa, ma vi furono anche i tentativi di rilancio della ferrovia con gli elettrotreni come "Il Settebello" e i servizi internazionali TEE, nati a seguito del Mercato comune europeo.
I primi progetti dell'alta velocità, gli ammodernamenti tecnologici, l'estensione degli apparati elettrici e dei nuovi sistemi di esercizio per il controllo automatico del traffico sono storia recente nell'ambito della modernizzazione italiana, così come i passaggi gestionali dall'azienda statale all'ente pubblico, alla società per azioni, fino alla privatizzazione e liberalizzazione, ma sempre sotto il "marchio" Ferrovie dello Stato, certamente l'azienda che ha avuto il ruolo più importante nella storia italiana del Novecento.
Oggi ci troviamo in un periodo di "rinascimento ferroviario", contrassegnato dalle nuove linee e dai nuovi treni ad alta velocità, e la ferrovia appare come mezzo di trasporto principale per il XXI secolo nell'ambito della mobilità sostenibile.

Il **Prof. Stefano Maggi** ha svolto questa relazione all'evento organizzato da FS Italiane e Fondazione FS "Presentazione della Fondazione FS in occasione del 25° anniversario del Pendolino", il 3 ottobre 2013, nella Stazione Centrale di Milano.

Corsi di vita e generazioni

Due valide prospettive per capire il mondo che muta intorno a noi

di Elisabetta Donati, Università di Torino



Capita ad ognuno di noi di utilizzare nel linguaggio comune termini come **generazione**: molte volte sentiamo la necessità di puntualizzare, con più o meno orgoglio, che la generazione a cui apparteniamo è diversa (migliore?) da quella che ci ha preceduto e da quella che è seguita o capita di ascoltare le opinioni di diversi studiosi che affermano che la generazione dei giovani pare più simile a quella dei loro nonni e nonne che a quella dei loro genitori (per accesso alle risorse, per precarietà del vivere, passaggi di età).

Il passaggio alla vita adulta è proprio uno degli aspetti dove è più difficile comprendere se c'è continuità o discontinuità fra le generazioni: in Europa, e più marcatamente in Italia, l'ingresso nel mondo del lavoro, l'uscita dalla famiglia di origine, l'inizio della convivenza di coppia, l'avere un figlio sono oggi posticipate, in qualche caso anche evitate. Alcuni eventi come l'inizio dei rapporti sessuali o di una relazione di coppia avvengono, invece, molto prima non solo del matrimonio, ma del raggiungimento dell'indipendenza economica e abitativa dalla famiglia.

Gli stessi **corsi di vita** delle persone, intesi come processi di sviluppo e di cambiamento nell'arco dell'esistenza, ne risultano profondamente mutati: l'età adulta, un tempo, era sinonimo di stabilità, certezza, maturità, mentre oggi sappiamo quanti continui rimescolamenti di ruolo e di responsabilità coinvolgono gli adulti. Pensiamo alle recenti riforme in ambito previdenziale che hanno spostato in avanti l'età del pensionamento, modificando le tappe di vita di quelli che, fino a due decenni fa, erano chiamati gli "older workers". L'allungamento delle speranze di vita, raddoppiate in Italia nell'arco di un secolo, con aspettative di vita di 85 anni per le donne e di 80 anni per gli uomini, ha invecchiato non solo la popolazione ma anche le parentele. Oggi ci si sperimenta come genitori anziani di figli e figlie adulti, come figli adulti di genitori anziani, come bisnonni di nipoti, esperienze che danno vita a nuovi ruoli (figli per sempre e genitori per sempre!) e nuovi rapporti lungo il corso di vita individuale e familiare.

Anche i processi migratori ridefiniscono i corsi di vita e i rapporti fra le generazioni: le migrazioni spiazzano i corsi di vita di chi li sperimenta non solo fra gli adulti ma anche tra i minori (chi rimane in patria, chi emigra da piccolo, chi nasce in un paese diverso da quello dei loro genitori o fratelli e sorelle). Essere considerati "figli di immigrati" contribuisce a dare forma al loro corso di vita, con maggiori o minori risorse e possibilità di accedere a forme di cittadinanza compiuta. Si parla molto di "seconde generazioni": come incide sulle chance dei ragazzi e delle ragazze l'esperienza migratoria dei loro genitori?

La prospettiva di analisi del mutamento sociale che si sforza di tenere assieme il dato grande, quello a livello dei macro cambiamenti, e quello piccolo, il micro delle nostre singole esistenze è definito in sociologia "approccio del corso di vita" e le lenti della **generazione** e del **corso di vita** ne sono gli strumenti di lavoro.

Di questo sguardo aperto e potente sul mondo (comune ad altre discipline come la psicologia, l'economia, l'antropologia, la demografia), dal momento che guarda al cambiamento come caratteristica delle relazioni fra gli individui, vuole dare conto il volume dal titolo: ***"Corsi di vita e generazioni"***[1] che raccoglie i contributi di analisi e ricerche di diverse generazioni di sociologi e sociologhe.

Tiziana Nazio, a partire dai dati di un'indagine europea, mette a fuoco uno degli aspetti di trasformazione più rilevanti nel modo di fare fami-

glia: la diffusione delle convivenze *more uxorio* (coppie di fatto). Sostiene che tanto meno una coabitazione è praticata tanto più è socialmente giudicata non "appropriata" e associata ad incertezza e sanzioni per chi la sceglie. È il caso dell'Italia, dove la coabitazione sta crescendo, soprattutto fra i giovani, ma ancora non riceve generale approvazione e riconoscimento giuridico e sostegni dalle politiche pubbliche.

Anche la possibilità di ricevere un sostegno economico dalla famiglia per l'acquisto di un immobile può variare in funzione al tipo di unione che i giovani dell'area mediterranea, in particolare gli italiani, scelgono di formare: "*Il matrimonio offre maggiori garanzie di fronte alla richiesta di utilizzare parte del capitale finanziario da parte delle famiglie di origine degli sposi*".

Attraverso un mix di fonti quantitative e qualitative, **Sonia Bertolini** esplora la relazione fra lavori atipici e formazione della famiglia. Quali strategie gli individui, quelli più giovani, mettono in atto per rispondere alle incertezze della vita lavorativa? "*L'incertezza lavorativa non è eguale per tutti: è filtrata dalle istituzioni (sistema di occupazione, sistema educativo, welfare state, sistema famiglia) che decidono su chi scaricarla*". In Italia dipende dal genere, dal livello di istruzione e dal luogo dove si

abita. Le donne a basso titolo di studio escono di casa e mettono su famiglia anche se precarie. Per le donne istruite, il forte investimento nel mercato del lavoro e la ricerca di un modello più paritario ne frena la transizione verso la vita di coppia. Nel Mezzogiorno, dove da lungo tempo il mercato del lavoro è debole, la precarietà pare influenzare meno il se e quando uscire di casa e mettere su famiglia.

Con il contributo di **Cristina Solera**, il fuoco diventa la fase successiva del corso di vita, quella in cui si hanno i figli. Utilizzando i dati dell'indagine longitudinale sulle famiglie italiane, l'autrice propone una lettura micro-macro e mostra come lavoro e maternità non siano diventate più conciliabili. Le donne di oggi, rispetto alle madri e nonne, entrano più spesso nel mercato del lavoro e vi rimangono senza interrompere. Tuttavia, ciò che "consente" tale continuità cambia poco: alta istruzione e bassa e posticipata fecondità.

"*Inserite in un contesto che continua ad essere poco favorevole al lavorare e fare famiglia, le donne italiane delle giovani generazioni si sono orientate verso l'istruzione e la carriera lavorativa, posticipando o rinunciando a fare figli (soprattutto un secondo o un terzo). Il prezzo è la nota peculiarità italiana di bassa fecondità e bassa partecipazione al mercato del lavoro delle donne*".

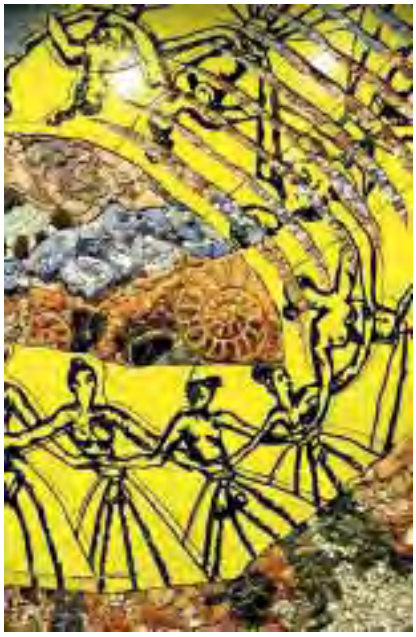
Gli aspetti sollevati dai contributi, fin qui richiamati, ci collegano ad un altro tema di forte impatto per i rapporti fra le generazioni: il processo di invecchiamento. Aver bisogno di cura e prendersi cura sono diventate esperienze ricorrenti nel corso della vita e non più limitate a certe fasi, come l'avere figli piccoli. È il caso dei genitori che diventano fragili. **Elisabetta Donati** e **Manuela Naldini** esplorano il lavoro di cura in una società multi generazionale e in un contesto di welfare altamente familiarizzato. "*La risposta prettamente familiare ai bisogni di cura delle persone anziane non più autosufficienti, basata sugli scambi fra le generazioni, rischia di dar luogo a vite "troppo" legate e conflitti di lealtà? In alcuni casi danno origine a forme di intrappolamento che confermano come il modello della solidarietà familiare mantenga inalterate le diseguaglianze sociali* (chi ha poche risorse vive le obbligazioni familiari come vincolanti ed escludenti). *Nello stesso tempo, anche in contesti con vita molto collegate fra loro, gli individui possono trovare risposte efficaci: è il caso delle donne adulte con genitori fragili che ricorrono all'aiuto di un'altra donna (la badante) per non rinunciare alla propria vita professionale, e provano a ritagliarsi la vita anche sulle proprie misure*".

Per chi fa ricerca accettare che i propri strumenti di lettura siano continuamente modificati e interpellati dal cambiamento sociale è evidente. Così come accade per le esistenze individuali che si trovano a gestire, senza la guida di modelli strutturati, i margini di incertezza che la modernità e le crisi hanno introdotto nei corsi della vita. Il saggio di **Manuela Olagnero** chiude il volume con la constatazione che: "*se è vero che oggi nelle nostre esistenze si verificano vere e proprie rotture che possono interrompere la continuità fra eventi precedenti e successivi, è altrettanto vero che la biografia è il luogo (richiamando Erikson) dove l'individuo può diventare altro da quello che era nell'infanzia, con il concorso dell'ambiente, degli incontri e della storia*".

La lettura del saggio può confortare l'azione collettiva di un attore come il sindacato per meglio comprendere le risposte individuali di fronte ai mutamenti e ai nuovi rischi sociali, risposte che ammettono disagi e denunciano diseguaglianze, ma costruiscono anche identità riflessive e capaci di rielaborare l'esperienza. Di questi continui compiti si nutre il corso di vita: risorse che chiedono di essere meglio comprese e valorizzate.

[1] M. Naldini, C. Solera, P.M. Torrioni (a cura di), *Corsi di vita e generazioni*, Il Mulino, 2012

Il Femminismo e la Mutualità *nella crisi*



di Chiara Melloni

Paestum 2013. La lettera "Libera ergo sum" ha invitato al confronto sui percorsi da intraprendere, sulle relazioni da costruire tra donne di generazioni diverse, su temi inderogabili quali l'economia, la democrazia, la maternità, la sessualità, il welfare. Nell'incontro si è anche concretizzato un progetto interessante che affronta la questione delle condizioni materiali, con la creazione del Fondo Paestum.

Il 4, 5, 6 ottobre 2013 si è tenuto a Paestum un incontro nazionale del movimento femminista partecipato da più di cinquecento donne. Lo scopo era quello di trascorrere tre giorni assieme dandosi lo spazio di un confronto ampio, in grado di far emergere le questioni fondamentali, articolare le riflessioni e mettere a confronto le pratiche che gruppi, associazioni, collettivi e singole donne stanno mettendo in atto per porre in essere la "rivoluzione necessaria".
Questo incontro di Paestum era stato preparato l'estate precedente da una riunione organizzativa a Bologna, dove diverse decine di donne provenienti da tutta Italia avevano verificato la propria comune volontà politica di dare vita a un incontro nazionale, come quello tenuto nel 2012, sempre a Paestum. Incontri come quelli di Paestum nel femminismo non sono rituali, al contrario: si può dire che siano quasi un'eccezione in un movimento politico che, storicamente, si è quasi sempre sottratto ai meccanismi della rappresentanza, vedendo al centro l'autonomia del pensiero e delle pratiche.
Tornando all'incontro preparatorio di Bologna, in quell'occasione ci siamo trovate a interrogarci proprio sulle condizioni materiali che stanno alla base dell'autonomia delle donne. Si era evidenziato un certo numero di difficoltà che provenivano dalle "condizioni materiali" delle singole donne. Per partecipare all'incontro di Paestum i costi del viaggio, del vitto e dell'alloggio sarebbero stati interamente a carico di ciascuna… rischiando così che molte donne dovessero rinunciare a partecipare all'incontro nazionale non per mancanza di volontà, ma per mancanza di denaro (l'altro grande motivo era la mancanza di tempo per sé, ma su questo non abbiamo potuto immaginare nulla).
Alla riunione di Bologna abbiamo così deciso di intraprendere un esperimento di mutualità, attivando un Fondo economico sostenuto da una campagna di raccolta fondi, che sarebbe stato utilizzato per agevolare la partecipazione di tutte le donne all'incontro nazionale. Contestualmente, le donne dell'Associazione Artemide che da Paestum si facevano carico della logistica ci hanno comunicato che stavano richiedendo al Comune di Capaccio l'utilizzo gratuito della palestra comunale, allo scopo di mettere a disposizione di tutte coloro che ne avessero fatto richiesta la possibilità di alloggiare a Paestum gratuitamente. Infine sul blog http://paestum2012.wordpress.com è stata attivata una bacheca autogestita per condividere l'alloggio e, attraverso il car pooling, le spese di viaggio.
Questo è il contesto in cui il movimento femminista italiano si è trovato a immaginare uno strumento di mutualità. Visto che ogni cronaca è anche un'analisi, ciò che mi pare interessante riportare qui sono i tre nodi principali affrontati con le donne insieme alle quali ho dato disponibilità per la gestione del Fondo.
1) La prima questione è stata quella di dare al Fondo un senso politico. Si trattava non solo di elaborare meccanismi di gestione – quindi sia di donazione, sia di erogazione del denaro – trasparenti, riconoscibili e facilmente comunicabili, ma anche di chiarire il loro significato.

Il primo confronto con la Libreria delle Donne di Bologna e la MAG di Verona su quest'aspetto è stato fondamentale. In particolare la Libreria delle Donne di Bologna aveva appena sperimentato una forma di economia condivisa, avendo dato avvio a una raccolta fondi destinati alla creazione di un posto di lavoro di apprendistato professionalizzante per una giovane donna all'interno della Libreria. La campagna era stata chiamata di "assunzione collettiva". Le donne della Libreria ci hanno spiegato che ciò che differenziava questa raccolta di sottoscrizioni da altre era l'accento che loro avevano scelto di porre sul metodo di condivisione. Ciò che viene creato in questi progetti non è dunque "solo" una somma di denaro bensì, innanzitutto, la presa d'atto di una difficoltà economica e, in secondo luogo, la sua condivisione, ossia la volontà di assumersi, insieme ad altre e altri, responsabilità personale rispetto a quella difficoltà. Dunque, questa è una pratica completamente diversa rispetto, per esempio, agli sms solidali, per i quali la donazione di una somma di denaro segue spesso a una comunicazione mediatica e superficiale e corrisponde a una conoscenza solo sommaria della destinazione dei fondi. Qui, al contrario, la donazione nasceva dalla conoscenza personale e sfociava in un progetto comune. Inoltre, riprendeva creativamente una pratica cara al femminismo, quella delle relazioni. Per questo abbiamo chiamato questo strumento di economia condivisa "Fondo Paestum 2013 – Economia delle relazioni tra donne".

2) La seconda questione è stata decidere i criteri in base ai quali si sarebbe potuto beneficiare del Fondo. Su questo punto la decisione non è stata immediata e si è reso necessario un confronto. Alcune erano propense a mettere il Fondo a disposizione solo delle donne giovani, con redditi bassi o intermittenti. Sarebbero state le donne più avanti con gli anni a contribuire, con quote di 50 euro l'una, al Fondo, che si sarebbe chiamato "Economia delle Relazioni Femministe Intergenerazionali". Quindi l'esperienza di mutualità avrebbe visto le donne più mature sostenere quelle più giovani. Ma sono state proprio le donne più giovani a declinare questa "offerta" e a scegliere che il Fondo fosse reso disponibile a tutte le donne in difficoltà che ne avessero fatto richiesta, a prescindere dalla loro età. Non è stata una scelta autolesionistica: in quanto giovani precarie / disoccupate (i due termini sono intimamente legati) siamo consapevoli che questa nostra condizione (non) lavorativa è causata non dall'età – non è, cioè, una "gavetta" – bensì dalla struttura stessa del mercato del lavoro. Tale struttura ha approfittato delle generazioni più giovani perché al primo impiego non ci sono posizioni consolidate da difendere e dunque la situazione della lavoratrice è più vulnerabile, ma questa condizione di precarietà sta travalicando le età anagrafiche e coinvolgendo persone di tutte le età. Il fatto che la generazione più giovane sia stata colpita in modo più sistematico non significa dunque che essa sia l'unica a versare in condizioni tali da necessitare di aiuti economici. E così il "Fondo Paestum 2013 – Economia delle relazioni tra donne" è stato aperto a tutte le donne che avessero fatto richiesta, indipendentemente dalla loro età anagrafica.

3) La terza questione ha riguardato le modalità e le tempistiche di ripartizione dei fondi. Naturalmente nessuna poteva prevedere la cifra totale che avremmo raccolto. E, d'altra parte, quando le prime donne hanno cominciato a scriverci significando la propria posizione e richiedendo un contributo, la necessità era quella di assicurare loro una risposta rapida. Questo ha fatto subito entrare in crisi l'idea immediata di dividere equamente la cifra totale raccolta tra tutte le richiedenti. Equamente però sarebbe stato un termine solo di facciata: per dividere in parti uguali la cifra totale era necessario conoscerla, dunque si sarebbe dovuto attendere fino alla fine della raccolta fondi, arrivando a ridosso dei giorni dell'incontro. Questo confliggeva con l'esigenza delle donne richiedenti che, per poter organizzare la loro partecipazione, dovevano poter contare in anticipo su una cifra certa. Creare uno strumento economico per contrastare le illibertà che ci affliggevano, che poi fosse reso inutile da un cavillo burocratico, non aveva senso. La decisione è stata quella di chiedere a ogni singola donna che faceva richiesta quale fosse la cifra che avrebbe potuto metterla serena nell'affrontare le spese prevedibili per i tre giorni. Come s'intuisce, è stata una decisione anche rischiosa, ma implicata dal senso politico del Fondo. Le donne richiedenti si sono autoregolate nelle loro richieste, nella consapevolezza e nella responsabilità di star gestendo una risorsa comune. E le donne donanti hanno fatto il resto, ciascuna secondo le proprie disponibilità economiche. Alla fine, il rapporto tra entrate e uscite del Fondo ha avuto quasi del miracoloso, raggiungendo un equilibrio pressoché perfetto.

Con il Fondo Paestum 2013 abbiamo nominato e preso in carico insieme alcune delle nostre condizioni materiali di illibertà e provato a porvi un rimedio almeno parziale, dando vita a una concreta esperienza di mutualità e autogoverno.

Chiara Melloni, trentenne, è originaria di Reggio Emilia. Si è avvicinata al movimento delle donne durante gli studi universitari a Padova, creando con altre donne coetanee il gruppo Femminile Plurale (http://femminileplurale.wordpress.com/) È stata tra le organizzatrici dell'incontro nazionale del femminismo Paestum 2013.
chiara.melloni1@gmail.com

Sabato 23 novembre, nella sala dell'Archivio del Centro delle donne (Bologna, via del Piombo, 5) si è svolto un incontro dal titolo "Donne che sostengono la libertà delle donne" in cui si è dato seguito alla riflessione per una pratica della mutualità.
http://paestum2012.wordpress.com/2013/10/29/orlando-23-novembre-bologna-donne-che-sostengono-la-liberta-delle-donne/

La giusta conciliazione
per una società a misura di donne e uomini

di Emiliana Brognoli, Responsabile Pari Opportunità Legacoop Lombardia

Dopo due anni di attività come portavoce della commissione Pari Opportunità di Legacoop Lombardia, credo che il mio mandato sia stato incentrato nel riconoscere che "portare a casa la pagnotta" e "prendersi cura della famiglia" sono ugualmente necessari per la sopravvivenza dell'umanità.
Ovviamente, quando mi sentite dire "portare a casa la pagnotta" e "occuparsi della famiglia" istintivamente associate il primo al lavoro dell'uomo e il secondo a quello della donna.
La conciliazione non è un tema femminile, ma un tema che riguarda la famiglia: milioni di uomini e donne devono essere insieme al lavoro e a casa solo per tirare su il reddito minimo di sussistenza.
Se "portare a casa la pagnotta" e "occuparsi della famiglia" sono realmente importanti in egual misura, perché le politiche pubbliche si concentrano in maniera maggiore nel finanziare le infrastrutture materiali e non investono su misure di welfare famigliare?
I governi che hanno capito ciò, Norvegia, Svezia, Danimarca, Olanda, assicurano un sostegno ai bambini, garantiscono stipendi pubblici per chi sta a casa, finanziano le spese connesse alla scuola, garantiscono elevati livelli di protezione sul lavoro per le donne incinte, anziani e disabili.
Questi governi investono in tali interventi gli stessi valori che investono in ponti, strade, treni, palazzi. Queste società dimostrano anche che "portare a casa la pagnotta" e "occuparsi della famiglia" si rafforzano l'un l'altro. Da sempre si collocano tra i primi 10 paesi per competitività economica nel mondo e, allo stesso tempo, si pongono tra i primi 10 posti dell'OCSE per la qualità della vita.
La vera sfida, dunque, per le pari opportunità è cambiare la nostra cultura e intendo precisamente che la vera battaglia per noi donne è far ritornare gli uomini nella società.
Nelle nazioni sviluppate abbiamo fatto un lungo cammino per far sì che le donne possano avere un ruolo anche fuori dalla casa, ma per gli uomini questo non vale: la loro posizione sociale è ancora legata unicamente al loro lavoro. Socialmente gli uomini sono misurati ancora solo in relazione a quanto sono in grado di guadagnare e a quanti uomini superano nel lavoro.
La rivoluzione femminista non è certamente ancora completata, ma tante donne oggi hanno molte più possibilità di scelta di quanto non ne abbiano gli uomini: possono decidere di essere totalmente focalizzate sulla carriera, dedicarsi alla casa o qualsiasi combinazione delle due. Quando un uomo decide, invece, di dedicarsi unicamente alla famiglia, purtroppo, socialmente decide di accantonare la sua parte maschile, i suoi amici potranno in teoria approvare la sua decisione, ma penseranno che ha abbandonato la sua essenza maschile, che è quella di prevalere nella carriera su altri uomini e di acquisire sempre più potere. Purtroppo anche molte donne hanno questo punto di vista e misurano ancora il fascino di un uomo su quanto ha successo nella sua carriera professionale.
Una donna può uscire dal mondo del lavoro ed essere ancora una donna attraente, per un uomo questa è una scelta rischiosa.
Quindi il percorso che dobbiamo ancora fare è soprattutto quello di permettere ai nostri uomini di esprimersi nella società, nel modo in cui desiderano, sia che decidano di portare a casa la pagnotta sia che scelgano di occuparsi della famiglia o qualsiasi combinazione delle due. Dobbiamo lavorare come donne, soprattutto per rendere interessante e socialmente accettabile per gli uomini prendersi cura della famiglia.
In realtà, questo cambiamento sta già avvenendo. In Europa, molti uomini cominciano a dedicarsi a cucinare, a prendere i permessi di

paternità, a occuparsi dei bambini fin dalla nascita e, in modo crescente, s'interessano delle faccende di casa. In realtà, ci sono molti studenti di liceo che si vedono realizzati nell'essere solamente dei papà, cosa assolutamente impensabile 20 o 30 anni fa. Molte aziende cominciano a concepire come nota di demerito che i propri papà lavoratori rinuncino a prendere il periodo di paternità previsto per legge.
Sono stata cresciuta con l'idea che battersi per i diritti delle donne volesse dire portarle nelle posizioni apicali e spero ancora di poter vivere abbastanza da vedere donne e uomini rappresentate allo stesso modo in ogni livello lavorativo, ma ho imparato a capire che dobbiamo valutare l'importanza della famiglia allo stesso modo in cui valutiamo il lavoro e dobbiamo metterci in testa che prenderci cura dei nostri cari ci renderà migliori anche sul lavoro.
Facciamo diventare la rivoluzione femminista una rivoluzione umanista: come essere umani interi saremo migliori procacciatori di pagnotta e capaci di curare la nostra famiglia.

La musica che infrange ogni barriera

di Osvaldo Cisternino

Lo scorso 29 ottobre, l'*Auditorium La Verdi* di Milano ha ospitato un evento straordinario: si sono esibite insieme per la prima volta due orchestre, l'*Orchestra dei Popoli* di Milano e l'*Orchestra Giovanile Sanitansamble* di Napoli, ciascuna a suo modo stupefacente: entrambe sono state costituite al fine di perseguire, attraverso la musica, un obiettivo di riscatto sociale.
Il modello di queste esperienze viene dall'America latina, in particolare dal Venezuela, dove un sistema di complessi giovanili creato da *José Antonio Abreu* è diventato un esempio insuperabile per strappare i giovani meno fortunati dalla strada e dalla delinquenza e offrire a tutti (ragazzi di strada e ragazzi più fortunati) la possibilità di stare insieme, imparare, giocare, suonare: si tratta dell'ormai celebre *"Sistema"* del maestro Abreu, che in 36 anni di storia ha sparso orchestre giovanili per tutto il Venezuela, servendosi della musica per unire ragazzi di estrazioni diverse e toglierne 3 su 4 dal pericolo che la strada fosse la sola alternativa. Dall'esperienza del *"Sistema"* è nata l'*Orchestra Sinfónica Simón Bolívar de Venezuela* e grazie ad essa si è formato il celebre Direttore *Gustavo Dudamel* che, a soli 33 anni, è già considerato uno dei più grandi direttori d'orchestra viventi, avendo già diretto le più celebri orchestre del mondo, fra cui i Berliner e l'Orchestra della Scala di Milano, dove è ospite fisso da alcuni anni.
Dunque, dedico lo spazio di questo numero non a un libro o a un film, come di solito, ma a due orchestre, che – nate da un obiettivo sociale – stanno raggiungendo risultati qualitativi sempre più sorprendenti.
L'***Orchestra dei Popoli***, nata a Milano nel 2011 da un'intuizione del Presidente del *Conservatorio "G. Verdi"* di Milano, *Arnoldo Mosca Mondadori*, fortemente colpito dalla violenza, non solo fisica ma anche sociale, degli sgomberi perpetrati ai campi rom, e da *don Virginio Colmegna*, Presidente della *Casa della Carità* – come si legge sul suo sito dell'Orchestra – è il punto di arrivo di un progetto che parte dalla musica per arrivare all'integrazione sociale. *"Sulla strada della musica"* è stato uno dei primi progetti nati e pensati per tutelare quei bambini e ragazzi che – vittime di continui sgomberi dei campi rom nelle periferie di Milano – non potevano studiare. Inizialmente l'orchestra è stata costituita da bambini e ragazzi di nazionalità rumena: il Conservatorio di Milano ha aperto le sue porte, mettendo a disposizione corsi gratuiti di violino, fisarmonica e clarinetto. In tal modo sono emersi talenti straordinari che, provenienti dalla grande tradizione musicale zigana, hanno avuto modo di strutturare con lo studio la loro attitudine innata raggiungendo, a distanza di soli due anni dall'inizio dell'esperienza, risultati sorprendenti. Ora il progetto è stato allargato a tutte le etnie e portato a compimento in un'orchestra – oggi costituita da 60 elementi – a cui partecipano anche allievi del Conservatorio. Nell'ambito di un rapporto con le scuole cittadine, anche in collaborazione con la storica associazione di volontariato milanese IBVA, si stanno organizzando corsi gratuiti di musica per la formazione di altri ragazzi.
In questa esperienza la musica diviene strumento di abbattimento di steccati non solo sociali, ma anche culturali: il linguaggio musicale, per sua natura universale, favorisce il dialogo fra tradizioni e culture distanti fra loro. Il futuro di Milano, così come di tutto l'occidente, sarà costruito insieme dalle cento tradizioni che oggi vi s'incontrano. Quello che scaturirà nessuno è in grado di prevederlo ma, per restare sul terreno della musica, basti ricordare che il jazz negli USA è nato dagli incontri generati dalle grandi migrazioni dell'ottocento e dell'inizio del novecento.

Concerto straordinario
Musica e Giovani
Milano - Napoli
Auditorium La Verdi - Milano 29.10.2013

L'esperienza dell'***Orchestra Giovanile Sanitansamble*** di Napoli è, in certo modo, parallela anche se non coincidente. Alla base di questa esperienza non vi è l'incontro fra culture, ma una sfida diversa: avvicinare i quartieri *bassi* e la musica *alta*, come leva del riscatto sociale.
L'Altra Napoli Onlus promuove da quattro anni il Progetto *"Sanitansamble"*, percorso di formazione orchestrale per giovani e adolescenti del quartiere Sanità di Napoli, su modello e ispirazione della pluriennale esperienza del *"Sistema"* del maestro José Antonio Abreu. Frutto principale del progetto è l'*Orchestra da Camera "Sanitansamble"* formata da 46 elementi. L'Orchestra, che esegue prevalentemente brani di musica classica, da Rossini a Beethoven, si è già esibita in templi della musica come il San Carlo e anche davanti al Presidente Napolitano. L'età media degli orchestrali supera di poco i dieci anni, ma il livello raggiunto sorprende anche i critici musicali. L'Orchestra ha sviluppato una sua identità sonora già riconoscibile e alcuni ragazzi hanno rivelato un talento straordinario, che fa prevedere per loro un grande futuro professionale. Ma, soprattutto, gran parte di questi ragazzi è stata sottratta a un futuro senza speranza e a rischio di influenze malavitose.
La serata all'*Auditorium La Verdi* è stata memorabile, registrando il tutto esaurito e un grande successo di pubblico. La presente segnalazione, anche se il concerto c'è già stato, vale per il futuro: entrambe le orchestre si esibiscono spesso e stanno crescendo. Quando vi capita, andate a sentirle: ne vale la pena.

Metronapoli: *il colore, l'arte, la meraviglia*

di Franco Mammana

È difficile immaginare Napoli collocata al primo posto di una qualunque classifica che ne esalti gli aspetti positivi, peraltro quasi sempre ingiustamente e pregiudizialmente offuscati dagli analoghi problemi che affliggono tutte le grandi metropoli.
Eppure ecco che dall'Inghilterra prima, tramite le pagine del Daily Telegraph, e da oltre Oceano poi, grazie ad un servizio giornalistico del New York Times, arriva la celebrazione della "stazione metropolitana più bella d'Europa" e probabilmente del Mondo, quella di "Toledo-Montecalvario". Addirittura supera in bellezza sia quelle della metropolitana di Stoccolma, definita la più lunga galleria d'arte del pianeta che ospita in ognuna delle sue cento stazioni le installazioni di arte contemporanea realizzate da 140 artisti di tutto il mondo, sia l'elegantissimo metrò di Mosca, con le sue stazioni costruite ai tempi di Stalin, ricche di affreschi e decori, con candelieri, marmi e arredi di lusso.
Progettata dall'architetto, pittore e designer catalano Oscar Tusquets Blanca e arricchita dalle opere di artisti italiani e internazionali del calibro di Francesco Clemente, Bob Wilson, Achille Cevoli, William Kentridge, Oliviero Toscani, Shirin Nashat e altri ancora, la stazione di Toledo-Montecalvario s'inserisce in un "progetto promosso dall'amministrazione comunale per rendere i luoghi della mobilità più attraenti e offrire a tutti la possibilità di un incontro con l'arte contemporanea" che vede coinvolte tutte le fermate della linea 1. La discesa verso i binari, posti a circa 50 metri sottoterra, è caratterizzata dalla mutazione dei colori dei rivestimenti che passano dal luminoso giallo ocra, richiamante i colori caldi della terra e del tufo, all'azzurro sempre più intenso delle centinaia di migliaia di tesserine di mosaico via via che si scende in profondità sotto il livello del mare dove, sopra una fantasmagorica sala, domina la bocca ovale del "*Crater de luz*", grande cavità conica di collegamento con la superficie tappezzata di led luminosi che creano un suggestivo gioco di luci.
Spettacolari, insolite e dalle spiccate caratteristiche sensoriali ed estetiche quanto antitetiche sono pure altre due importanti stazioni. "Università", progettata dall'architetto e designer Karim Rashid, è un'esplosione di luci, di pannelli di cristalli traslucidi e light-box con i volti di Dante e Beatrice, di acciai specchianti e di ologrammi che sembrano proiettarti in un mondo musicale psichedelico delineato dai contrasti cromatici dei due colori dominanti – rosa fuksia e giallo-verde lime – che ne definiscono anche gli aspetti funzionali. Di contro, "Vanvitelli" pare accoglierti in una densa atmosfera intimistica dove la serie dei "numeri di Fibonacci" accompagna la scenografica spirale luminosa di neon azzurro ideata da Mario Merz. E proprio da qui, centro nevralgico della mobilità napoletana, partono i lunghissimi tappeti mobili da Guinness dei primati che conducono alla rinnovata funicolare di Chiaia e alla vicina Funicolare Centrale, due delle quattro funivie storiche che collegano il centro della città con le circostanti zone collinari e che assecondano, con le numerose fermate intermedie, la particolare configurazione orografica e urbanistica di Napoli.
Insomma, "…un museo obbligatorio in quanto la gente è *costretta* a vedere le opere, ci passa ogni giorno davanti familiarizzando e dove il passante viene esposto ad un irresistibile flusso di bellezza sotterranea. Non decori per l'architettura, ma spazi mutati dall'arte e in dialogo con le opere, monumenti all'innovazione": sono le parole di Achille Bonito Oliva, critico di fama internazionale e coordinatore artistico dell'intera operazione "Metropolitana dell'Arte", che si è avvalso della collaborazione di un centinaio di autori contemporanei. I loro interventi architettonici arditi, innovativi e impreziositi da oltre 200 opere hanno contribuito a creare una sorta di museo decentrato e diffuso su un'ampia area urbana, generando un percorso espositivo aperto e dinamico, non circoscritto nella staticità di uno spazio chiuso.
Se un ricorso così massiccio all'arte è stato criticato per gli ingenti costi che l'intero progetto ha comportato – con un intelligente uso dei fondi europei non spendibili altrimenti – occorre, però sottolineare un primo significativo successo nella diminuzione del traffico veicolare di superficie che vedrà un'ulteriore riduzione con l'apertura di nuove stazioni periferiche, servite da parcheggi di interscambio, e della centralissima Porta Garibaldi, nodo cruciale del sistema di mobilità Metronapoli.
Le aree urbane che inglobano le stazioni dell'arte sono state a loro volta riqualificate grazie anche alla pedonalizzazione di interi assi viari e alla ripavimentazione del manto stradale, favorendo così la realizzazione di nuove opere pubbliche.
Luci, colori, scale mobili vertiginose, tapis roulant, statue, installazioni, gallerie fotografiche, architetture fantastiche: il contatto quotidiano con l'arte contemporanea è entrato a far parte di un più ampio processo di rigenerazione culturale che ha portato ad una riscossa della sensibilità e dell'orgoglio cittadino napoletano, orgoglio che ha quasi miracolosamente permesso finora di risparmiare tanta bellezza dalle mire dei vandali. Ricordo che la stazione Toledo-Montecalvario si trova a ridosso dei tanto discussi "Quartieri Spagnoli".
Molto resta ancora da fare, primo fra tutti l'aumento della frequenza delle corse fra un treno e l'altro perché non prevalga l'idea che questo meraviglioso artistico piano visionario s'impossessi, svuotandolo fino a renderlo marginale, della funzione primaria di trasporto pubblico.
Ma arte e bellezza sono strumenti indispensabili per scuotere le coscienze, per educarle e spingerle ad immaginare che qualcosa di meglio dei cumuli di immondizia o della terra avvelenata esiste e si può realizzare, seppur faticosamente. E l'entusiasmo dei napoletani per questa metropolitana ne è la prova!

NOSTOP
RESPONSABILE DI REDAZIONE Vittoria SCORDO
GRUPPO DI REDAZIONE Guido BARCUCCI, Luca STANZIONE
PROGETTO GRAFICO ORIGINARIO Armando Artibio FANFONI - RESTYLING URAKEN Graphix
Redazione Via Morgagni 27 - 00161 Roma - Tel. 06.440761
Contatti mail: nostop@filtcgil.it - i numeri arretrati sono consultabili su: www.filtcgil.it
Supplemento al n°6 ottobre/novembre 2013 de "Il lavoro nei trasporti" Mensile della FILT-CGIL nazionale Direzione/Amministrazione EDITRICE EDITRASPORTI Via Morgagni 27 - 00161 Roma Iscritto al n°92/82 del Registro Pubblicazioni periodiche del Trib. di Roma il 10/3/82 Testata registrata presso il Registro Nazionale della Stampa Direttore Responsabile Paolo Serventi Longhi Sped. in abb. postale c26 art.20 lett. B art.2 della legge 23/12/96 n° 662 Roma
Chiuso in tipografia: 26 novembre 2013 BINE EDITORE - Corso di Porta Vittoria 43, Milano
Videoimpaginazione e fotolito PRG Via Gaffurio 2, Milano - info@prgfotolito.it - Graphic Artist: Roberto Ambrosioni

GALLERIA

FILT-CGIL

CGIL